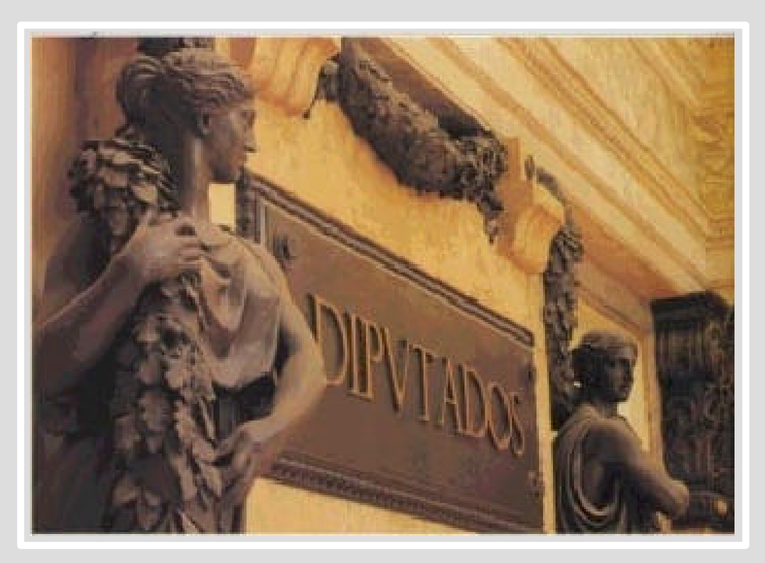
NÚMERO 3290 MONTEVIDEO, MARTES 27 DE SETIEMBRE DE 2005



República Oriental del Uruguay

DIARIO DE SESIONES



CÁMARA DE REPRESENTANTES

53ª SESIÓN (EXTRAORDINARIA)

PRESIDEN LOS SEÑORES REPRESENTANTES

ESCRIBANA BEATRIZ ARGIMÓN
(1ra. Vicepresidenta)

Y JUAN JOSÉ BENTANCOR
(2do. Vicepresidente)

ACTÚAN EN SECRETARÍA LOS TITULARES DOCTOR MARTI DALGALARRONDO AÑÓN Y DOCTOR JOSÉ PEDRO MONTERO
Y LA PROSECRETARIA DOCTORA MARGARITA REYES GALVÁN

Asisten el Ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Víctor Rossi; el Subsecretario, ingeniero Luis Lazo; el Presidente del Directorio de la Administración Nacional de Puertos, doctor ingeniero Fernando Puntigliano, y el Vicepresidente del Directorio, Capitán de Navío (R) Gastón Silbermann

XLVI LEGISLATURA PRIMER PERÍODO ORDINARIO

Texto de la citación

Montevideo, 22 de setiembre de 2005.

LA CÁMARA DE REPRESENTANTES se reunirá, en sesión extraordinaria, el próximo martes 27, a la hora 15, para informarse de los asuntos entrados y considerar el siguiente

- ORDEN DEL DÍA -

Procedimiento de ampliación del término de la concesión de la terminal de pasajeros del puerto de Montevideo. (Llamado a Sala al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas). (Carp. 433/005).
Rep. 399

MARTI DALGALARRONDO AÑÓN JOSÉ PEDRO MONTERO
S e c r e t a r i o s

S U M A R I O

1.- Asistencias y ausencias.

Asisten los señores Representantes: Pablo Abdala, Washington Abdala, Álvaro Alonso, Pablo Álvarez López, José Amorín Batlle (1), Hugo Arambillete, Beatriz Argimón, Roque Arregui, Miguel Asqueta Sóñora, Alfredo Asti, Manuel María Barreiro, Juan José Bentancor, Bertil R. Bentos, Eduardo Brenta, Juan José Bruno, Diego Cánepa, Carlos Caraballo, Rodolfo Caram, Matías Carámbula, José Carlos Cardoso, Julio Cardozo Ferreira, Alberto Casas, Hebert Clavijo, Alba M. Cocco Soto, Roberto Conde, Beatriz Costa, Mauricio Cusano, Richard Charamelo, Guillermo Chifflet, Álvaro Delgado, Juan José Domínguez, Carlos Enciso Christiansen, Gustavo A. Espinosa, Sandra Etcheverry, Julio César Fernández, Yamandú Flangini, Luis José Gallo Imperiale, Carlos Gamou, Jorge Gandini, Javier García, Nora Gauthier, Carlos González Álvarez, Rodrigo Goñi Romero, Diego Guadalupe, Eduardo Guadalupe, Gustavo Guarino, Uberfil Hernández, Doreen Javier Ibarra, Pablo Iturralde Viñas, Liliam Kechichián, Luis Alberto Lacalle Pou, Fernando Longo Fonsalías, Guido Machado, Jorge Machiñena, José Carlos Mahía, Daniel Mañana, Rubén Martínez Huelmo, Pablo Martins, Carlos Mazzulo, Artigas Melgarejo, Jorge Menéndez, Eloísa Moreira, Gonzalo Mujica, Julio Musetti, Gonzalo Novales, José Quintín Olano Llano, Jorge Orrico, Edgardo Ortuño, Gabriel Pais, Jorge Pandolfo, Jorge Patrone, Daniela Payssé, Daniel Peña Fernández, Adriana Peña Hernández, Alberto Perdomo Gamarra, Aníbal Pereyra, Darío Pérez Brito, Esteban Pérez, Pablo Pérez González, Iván Posada, Jorge Pozzi, Edgardo Rodríguez, Nelson Rodríguez Servetto, Luis Rosadilla, Javier Salsamendi, Jorge Schiappapietra, Carlos Signorelli, Arthur Souza, Juan C. Souza, Héctor Tajam, Hermes Toledo Antúnez, Daisy Tourné, Mónica Travieso, Jaime Mario Trobo, Diego Trujillo, Carlos Varela Nestier, Álvaro Vega Llanes, Homero Viera y Horacio Yanes.

Con licencia: Daniel Bianchi, José L. Blasina, Gustavo Borsari Brenna, Sergio Botana, Germán Cardoso, Federico Casaretto, Nora Castro, Silvana Charlone, David Doti Genta, Daniel García Pintos, Tabaré Hackenbruch Legnani, Álvaro F. Lorenzo, Carlos Maseda, Ivonne Passada, Enrique Pintado, Jorge Romero Cabrera y Víctor Semproni.

Falta con aviso: Roque Martinelli.

Observaciones:

(1) A la hora 17 y 40 comenzó licencia, ingresando en su lugar el Sr. Gabriel Pais.

2.- Asuntos entrados.

"Pliego N° 52

COMUNICACIONES GENERALES

La Intendencia Municipal de Salto acusa recibo de las siguientes exposiciones realizadas:

- por el señor Representante Manuel María Barreiro, en sesión de 9 de agosto de 2005, referente a la presentación de una iniciativa para designar con el nombre de "Ramón Joaquín Vinci Bosco", al Hogar de Ancianos de la ciudad capital del departamento de Salto. S/C
- por la señora Representante Alba M. Cocco Soto, en sesión de 9 de agosto de 2005, acerca de las dificultades que padecen los estudiantes de nivel terciario del interior del país, para la obtención y la renovación de las becas que otorga el Fondo de Solidaridad. S/C

La Secretaría de la Presidencia de la República acusa recibo de las siguientes exposiciones realizadas:

- por la señora Representante Adriana Peña Hernández, en sesión de 6 de setiembre de 2005, referente a la necesidad de adoptar medidas a nivel de las empresas estatales para apoyar una campaña nacional contra el alcoholismo. S/C
- por el señor Representante Víctor Semproni, en sesión de 13 de setiembre de 2005, sobre la instalación, en nuestro país, de la empresa Nippon Electronic Company (NEC). S/C

\- *A sus antecedentes*

COMUNICACIONES REALIZADAS

La Comisión de Educación y Cultura solicita se remita al Ministerio correspondiente, a los efectos de lo dispuesto por el artículo 202 de la Constitución de la República, el proyecto de ley por el que se designa "Maestra Blanca Margarita Barbé Montobbio" la Escuela N° 98 de la ciudad de San Carlos, departamento de Maldonado. C/470/005

La Comisión de Legislación del Trabajo solicita se curse a la Cámara de Senadores nota relacionada con la labor que desempeñaron los funcionarios pertenecientes a la División de Estudios Legislativos del referido Cuerpo, en apoyo a dicha Comisión. S/C

El señor Representante Tabaré Hackenbruch Legnani solicita se curse nota al Ministerio de Economía y Finanzas, acerca de los informes realizados por la Auditoría Interna de la Nación relativos a la In-

tendencia Municipal de Canelones, sus resultados y recomendaciones. S/C

- *Se cursaron con fecha 22 de setiembre*".

3.- Exposiciones escritas.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Está abierto el acto.

(Es la hora 15 y 30)

——Dese cuenta de las exposiciones escritas.

(Se lee:)

"La señora Representante Mónica Travieso solicita se curse una exposición escrita a la familia del señor Abel Soria, a la Junta Departamental y a la Intendencia Municipal de San José, y por su intermedio a la Casa de la Cultura de dicho departamento; y a la señora Margot Martínez, sobre la importancia de la trayectoria del señor Abel Soria en la cultura popular uruguaya. C/22/005

El señor Representante Alberto Casas solicita se cursen las siguientes exposiciones escritas:

- al Ministerio de Industria, Energía y Minería, y por su intermedio a la Administración Nacional de Usinas y Transmisiones Eléctricas; a la Intendencia Municipal y a la Junta Departamental de San José, relacionada con los estudios de impacto ambiental relativos a la instalación de generadores eléctricos en el paraje Colonia Wilson, en el citado departamento. C/22/005
- al Ministerio de Educación y Cultura, a la Intendencia Municipal y a la Junta Departamental de San José; y al señor Abel Soria Gil y su familia, sobre la importancia que reviste la trayectoria del citado artista en la cultura nacional. C/22/005

El señor Representante Jorge Lladó solicita se curse una exposición escrita al Ministerio de Educación y Cultura, y por su intermedio al Consejo Directivo Central de la Administración Nacional de Educación Pública, acerca de la posibilidad de designar una escuela con el nombre de la maestra Florinda Varese, recientemente fallecida. C/22/005

El señor Representante Gustavo A. Espinosa solicita se curse una exposición escrita al Ministerio de Educación y Cultura; a las Juntas Departamentales y a las Intendencias Municipales de Canelones y San José, a los medios de prensa oral, escrita y televisiva de ambos departamentos y a los familiares del señor Abel Soria Gil, referente a la trayectoria del referido ciudadano en la cultura popular uruguaya. C/22/005

El señor Representante Edgardo Rodríguez solicita se cursen las siguientes exposiciones escritas:

- al Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, con destino a la Dirección Forestal, sobre los daños causados por los jabalíes en los predios linderos a los forestados. C/22/005
- al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con destino a la Administración de Ferrocarriles del Estado, relacionada con un predio ubicado en la estación central de ferrocarriles de la ciudad de Tacuarembó. C/22/005
- al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, acerca de la situación de un conjunto de viviendas sin terminar en la ciudad de Tacuarembó. C/22/005

El señor Representante Julio Cardozo Ferreira solicita se curse una exposición escrita a los Ministerios de Turismo, de Educación y Cultura y de Industria, Energía y Minería, con destino a la Administración Nacional de Usinas y Transmisiones Eléctricas, referente a la renovación del equipo de iluminación del templo parroquial de Santa Isabel, en la ciudad de Paso de los Toros, departamento de Tacuarembó. C/22/005

El señor Representante Jorge Menéndez solicita se curse una exposición escrita a los Ministerios de Transporte y Obras Públicas, de Economía y Finanzas, y por su intermedio al Banco de Seguros del Estado y a la Intendencia Municipal de Durazno, sobre una propuesta vinculada a la industria forestal en el referido departamento. C/22/005

El señor Representante Daniel García Pintos solicita se curse una exposición escrita a la Presidencia de la República y a los Ministerios de Defensa Nacional y de Relaciones Exteriores, sobre una orden presuntamente impartida por el señor Presidente de la República, de retirar de las oficinas de nuestro país ante la ONU, la fotografía de cuatro soldados uruguayos muertos en 1972. C/22/005

El señor Representante Julio M. Musetti solicita se curse una exposición escrita al Ministerio de Educación y Cultura, con destino al Consejo Directivo Central de la Administración Nacional de Educación Pública, para su remisión al Consejo de Educación Primaria, relacionada con la creación de una escuela de tiempo completo y la construcción de nuevas aulas en la ciudad de La Paz, departamento de Canelones. C/22/005".

——Habiendo número, está abierta la sesión.

Se va a votar el trámite de las exposiciones escritas de que se dio cuenta.

(Se vota)

——Cuarenta y siete en cincuenta: AFIRMATIVA.

(Texto de las exposiciones escritas:)

1) Exposición de la señora Representante Mónica Travieso a la familia del señor Abel Soria, a la Junta Departamental y a la Intendencia Municipal de San José, y por su intermedio a la Casa de la Cultura de dicho departamento; y a la señora Margot Martínez, sobre la importancia de la trayectoria del señor Abel Soria en la cultura popular uruguaya.

"Montevideo, 15 de setiembre de 2005. Señora Presidenta de la Cámara de Representantes, maestra Nora Castro. Amparados en las facultades que nos confiere el artículo 155 del Reglamento de la Cámara de Representantes, solicitamos que se curse la presente exposición escrita a la Intendencia Municipal de San José y, por su intermedio, a la Casa de la Cultura de San José; a la Junta Departamental de San José; a la familia del señor Abel Soria y a la señora Margot Martínez. La radioemisora de San José, CW41, que cumplió 74 años, mantuvo más de 50 años, diariamente, una audición con participación de payadores. Esto habla de la importancia que le dio al verso criollo y a nuestras tradiciones, su Director, Don Raúl Sguilla Martí. Sus audiciones 'Bajo el alero' y 'El fogón de la tarde' eran conducidas, exquisitamente, por nuestra querida compañera Margot Martínez, pionera en ese tipo de programas, al igual que el entrañable poeta y payador Abel Soria. Mirar lo nuestro es mirar hacia adentro y hacerlo crecer, porque cantar al hombre de campo es meterse en la cocina a leña, en el tambo o acompañar al que hace el zurco para sembrar la semilla. Abel Soria desde la década de los cuarenta entró a la radio como payador pero, también, con sus impagables versos jocosos, aportándoles la vigencia de los acontecimiento de actualidad, hizo reír y pensar. Su vena poética, además, es capaz de estremecer con líricos versos de la más alta inspiración. Cuántos libros, cuántas grabaciones en larga duración o casetes dejó nuestro querido Abel Soria. Pero, lo que más nos enorgullece, no es solo su talento, sino cuántos beneficios realizó para escuelas, para el hospital o para quien lo necesitara. Cuánto camino recorrió solidariamente con su guitarra a cuestas. En CW 41, la radio de San José, se encendían las audiciones no solo para entretener y para enseñar nuestras historias, sino para cobijar y entibiar. Hoy, Abel Soria, merece que lo cobijemos y lo entibiemos. Será justicia. Saludamos a la señora Presidenta muy atentamente. MÓNICA TRAVIESO, Representante por San José".

2) Exposición del señor Representante Alberto Casas al Ministerio de Industria, Energía y Minería, y por su intermedio a la Administración Nacional de Usinas y Transmisiones Eléctricas; a la Intendencia Municipal y a la Junta Departamental de San José, relacionada con los estudios de impacto ambiental relativos a la instalación de generadores eléctricos en el paraje Colonia Wilson, en el citado departamento.

"Montevideo, 15 de setiembre de 2005. Señora Presidenta de la Cámara de Representantes, maestra Nora Castro. Amparados en las facultades que nos confiere el artículo 155 del Reglamento de la Cámara de Representantes, solicitamos que se curse la presente exposición escrita al Ministerio de Industria, Energía y Minería y, por su intermedio, a la Administración Nacional de Usinas y Trasmisiones Eléctricas (UTE); y a la Intendencia Municipal y a la Junta Departamental de San José. Como es de conocimiento de ese Ministerio, mantuvimos una reunión con el señor Ministro y con el señor Subsecretario de esa Cartera, con el señor Intendente Municipal de San José, con los señores Directores de UTE, y con los señores Representantes departamentales, con relación a las proyectadas instalaciones generadoras de energía eléctrica, que se ubicarían en el paraje Colonia Wilson (Punta del Tigre), del departamento de San José. Al respecto, solicitamos que se tenga a bien disponer todo lo necesario a efectos de: A) Verificar las audiencias públicas correspondientes, conforme a lo ya solicitado al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, a través de la exposición escrita cursada por Oficio Nº 98 de esta Cámara, de 10 de marzo de 2005, cuya fotocopia se adjunta. B) Analizar la viabilidad de un seguro a la producción y comercialización, respecto de lo producido en la zona adyacente a los emprendimientos. C) Procurar que un porcentaje mínimo de los trabajadores contratados tenga domicilio en la zona. D) Disponer la mejora y el mantenimiento de las condiciones de los accesos viales y de sus alcantarillas, en el área referida. E) Disponer la mejora y el mantenimiento de las condiciones de localización de los pescadores artesanales radicados en la zona aledaña a las proyectadas plantas generadoras, de forma de garantizar sus fuentes de ingresos. F) Procurar la adquisición de bienes y de servicios, insumos y provisiones, en co-

mercios radicados en el departamento de San José. En consideración a que lo solicitado contribuiría a contemplar la situación y el futuro de los pobladores de la zona, agradecemos al señor Ministro lo que esté a su alcance realizar. Saludamos a la señora Presidenta muy atentamente. ALBERTO CASAS, Representante por San José".

3) Exposición del señor Representante Alberto Casas al Ministerio de Educación y Cultura, a la Intendencia Municipal y a la Junta Departamental de San José; y al señor Abel Soria Gil y su familia, sobre la importancia que reviste la trayectoria del citado artista en la cultura nacional.

"Montevideo, 21 de setiembre de 2005. Señora Presidenta de la Cámara de Representantes, maestra Nora Castro. Amparados en las facultades que nos confiere el artículo 155 del Reglamento de la Cámara de Representantes, solicitamos que se curse la presente exposición escrita al Ministerio de Educación y Cultura; a la Intendencia Municipal y a la Junta Departamental de San José; y al señor Abel Soria y a sus familiares. En relación con la pensión graciable otorgada al señor Abel Soria Gil, y a lo que ya se sabe y se conoce de él, debemos agregar que es un ser nacido para la creación, especialmente del verso, como él mismo se ha definido más de una vez. Fue y es aplaudido en cientos de escenarios. Al decir de Claudio Servetto: 'sin igual en su versión humorística, versátil, original..., su sola presentación motiva en cualquier parte, una agradable expectativa. Aúna para ello tres condiciones a favor: sus versos, su voz y su guitarra'. Pero hemos de agregar aquí otra cualidad, la del ser humano solidario, artista y 'hacedor' de la cultura, poeta que sabe además ser emotivo y profundo. Y no fue la opulencia de los escenarios la que desarrolló ese espíritu, sino la sencillez de los mismos. Poeta, que desde la vieja Broadcasting San José, desde sus actuaciones en escuelas e instituciones, supo comunicar, por referencias emitidas por testigos vivos, algunos de los hábitos más generalizados de su juventud, los que sirvieron como argumento de cuentos para las generaciones más jóvenes. El rescate de las tradiciones, las carneadas, los velorios, los carnavales, las tertulias de boliche, aunque diferentes a las de hoy, iguales en esencia, han estado y continúan presentes en su obra: el canto, la poesía y la pintura. Pero no solo el talento natural nos muestra este ser, que en sí es creador y enseñante. Aquella 'Nostalgias propias' -como él la llama en un reportaje, allá por el año 2000- la transforma en saberes que comparte a través de sus óleos, sus disertaciones y su presencia, como una de las figuras de mayor relieve en el acontecimiento artístico que ofrece, año tras año, el Teatro Macció, proyectando y difundiendo la figura del payador. También rescatamos la virtud y la generosidad de quien, conociendo sus limitaciones, dedica horas al trabajo con la guitarra, posee la capacidad de compartir su reconocimiento a nuestras tradiciones y a la gente que, con humildad y sabiduría, forjó y aún hoy gesta nuestra historia cotidiana. En 1975, fue elegido como el artista más popular del festival 'Todo Uruguay canta en Durazno'. Lo suyo es el folklore auténtico, observación directa de la gente y de las cosas de nuestra campaña, la picardía criolla y su eterno enfrentamiento con las vivezas del pueblero, -exagerada hasta la sátira- buscando el efecto humorístico, pero con sabor de vivencias nativistas. Su intérprete por excelencia, fue su amigo el payador, Julio Gallego, quien grabó varios discos con temas de Abel Soria. Juntos, formaban un gran binomio autor - cantor. Alrededor de 25 libros y 25 discos son más que buenas credenciales para presentar a un hombre que ha dedicado su vida a más de una rama del arte. Hoy, hemos todos colaborado con un reconocimiento por demás justificado, por lo que nos sentimos enormemente gratificados. Saludamos a la señora Presidenta muy atentamente. ALBERTO CASAS, Representante por San José".

4) Exposición del señor Representante Jorge Lladó al Ministerio de Educación y Cultura, y por su intermedio al Consejo Directivo Central de la Administración Nacional de Educación Pública, acerca de la posibilidad de designar una escuela con el nombre de la maestra Florinda Varese, recientemente fallecida.

"Montevideo, 15 de setiembre de 2005. Señora Presidenta de la Cámara de Representantes, maestra Nora Castro. Amparados en las facultades que nos confiere el artículo 155 del Reglamento de la Cámara de Representantes, solicitamos que se curse la presente exposición escrita al Ministerio de Educación y Cultura y, por su intermedio, al Consejo Directivo Central de la Administración Nacional de Educación Pública (ANEP). El día 28 de agosto del corriente año, falleció en la ciudad de Montevideo, la señora Florinda Varese Maino, a la edad de 94 años. Maestra de profesión, se destacó por su gran sentido de solidaridad con los menos favorecidos de nuestra sociedad. Persona generosa, sensible, sumamente inteligente, de espíritu jovial y optimista, poseedora de una lucidez y vitalidad increíbles, hasta el último día de su existencia. Esta compatriota tuvo el gesto de otorgar testamento por el cual dejó todos sus bienes al Consejo de Educación Primaria, con destino al servicio de come-

dores escolares. Tal actitud, con tan elocuente expresión de voluntad para después de su muerte, revela nuevamente y, lamentablemente, por última vez, el espíritu de gran sensibilidad y de plena conciencia social de esa estupenda señora que fue Florinda Varese Maino. Compatriotas como ella deben ser exhibidas como permanente ejemplo de una conducta que se inspira en los valores éticos y morales, que son el fundamento de la solidaridad social, que, en definitiva, hacen a la fortaleza de nuestra comunidad nacional. Si la señora Florinda Varese Maino, tuvo el gesto de dejar sus bienes para colaborar, a fin de que se brinde el mejor servicio por parte de los comedores escolares a los niños de la enseñanza primaria pública, es de toda justicia que una escuela uruguaya se distinga con su nombre. A tales efectos, solicitamos a las autoridades competentes que tomen las medidas administrativas del caso. Saludamos a la señora Presidenta muy atentamente. JORGE LLADÓ, Representante por Durazno".

5) Exposición del señor Representante Gustavo A. Espinosa al Ministerio de Educación y Cultura; a las Juntas Departamentales y a las Intendencias Municipales de Canelones y San José, a los medios de prensa oral, escrita y televisiva de ambos departamentos y a los familiares del señor Abel Soria Gil, referente a la trayectoria del referido ciudadano en la cultura popular uruguaya.

"Montevideo, 15 de setiembre de 2005. Señora Presidenta de la Cámara de Representantes, maestra Nora Castro. Amparados en las facultades que nos confiere el artículo 155 del Reglamento de la Cámara de Representantes, solicitamos que se curse la presente exposición escrita al Ministerio de Educación y Cultura; a la Intendencia Municipal de San José; a la Intendencia Municipal de Canelones y, por su intermedio, a la Junta Local de Los Cerrillos; a las respectivas Juntas Departamentales; a los medios de prensa, radiales y televisivos de los departamentos de San José y de Canelones; y a los familiares del señor Abel Soria Gil. Abel Soria nació hace 68 años en las inmediaciones de la Ruta Nacional Nº 36, en el paraje Brujas Chico, 3ª Sección Judicial del departamento de C anelones, Los Cerrillos, en el seno de una típica familia canaria. Chacarero, hijo varón que, junto a sus padres y a sus dos hermanas, conoció las vicisitudes, las dificultades y los quehaceres de nuestra campaña. De costumbres sencillas y amante natural de su tierra, llevó siempre consigo y en su corazón a su pago, pese al cambio de querencia. Padre de Jorge y de Anabella, amante de la familia, demostró siempre un afán de superación y contracción por el trabajo. Los apremios económicos lo obligaron a desarrollar variadas tareas en el campo, pero develando siempre una gran vocación por el canto y la música. Conocedor total de la campaña, recorrió constantemente sus caminos, ríos y cuchillas, conocedor profundo de la gente con quien vivió y compartió changas en las trilladoras. Fueron las primeras en su época, en la zona, las que permitieron al joven Abel conocer diversidad de pagos y costumbres, que amalgamaron y enriquecieron su percepción de la vida y su acervo cultural. Siempre con él, una constante: su alegría. Sus primeras incursiones en la música fueron de la mano de un virtuoso y autodidacta, Wilson Prando Parodi, con quien compartió canto, guitarra y versos. Luego tomaría cursos con el profesor Humberto Calvetti, quien fuera Director de la Banda Municipal de Canelones, y cuya actividad comercial como farmacéutico, no le impidió brindarle clases al inquieto y avezado alumno. De estilo socarrón, pintando sus letras con estilo canario, perpetuó en versos nuestras costumbres, nuestra historia y a nuestra campaña. Le cantó al Uruguay, a sus gauchos, a sus criollos, a nuestra gente, manteniendo viva nuestra rica cultura gaucha. Por el año 1946, recorría las calles de Los Cerrillos el tradicional corso de antaño, donde todos los carros, o elementos que rodaran, eran bienvenidos; desfilaba por la calle principal el pueblo entre guerrillas de agua, serpentinas, color y el sonar de las lonjas. En una zorra, el tradicional Marqués de la Cabriola, representado en ese entonces por el Chelo Núñez. Un grupo de mozos sorprendieron a Abel, lo tomaron de los brazos y lo subieron al escenario, con el asombro y la perplejidad que denunciaba en el temblor de sus piernas. Fue su debut en el escenario, escenario del cual nunca más pudo bajar. Cantó frecuentemente -entre otros- junto a Julio Gallego, el Pardo Aita y el Gaucho Perdomo. Su libro de cabecera: Retórica Poética del autor Nicasio Campillo y Correa (catedrático de la lengua), obra que constituye su lectura e inspiración musical. Se mudó, cercano a los veinte años, a la ciudad capital del departamento de San José, donde pudo continuar sus estudios con el profesor Alberto Ulián. Trabajó como albañil, mozo y más tarde, de sereno, de operador conductor de CW 41, además, durante 25 años, de enfermero en el Ministerio de Salud Pública. Abel Soria es El Payador, es nuestro maestro de la poesía oral improvisada, trovador criollo que, al igual que otros, mantuvieron viva, en favor de los pueblos del mundo, su rica cultura e historia, permitiendo comunicar entre ellos las raíces originales del arte poético. Con orgullo decimos que Abel es un Embajador de nuestra cultura gaucha, poeta de nuestra vida campera. Pícaro, de buena presencia, el payador de la risa,

tiene un don especial para tocar la guitarra acompañado por el típico movimiento de sus ojos, que se expresan al son de la música. Sus pelusitas -pícaros versos cortos- sonrojaban a las damas, pero siempre fue dueño y maestro del respeto. Vestimenta de pocas galas pero prolijas, acompañadas por su clásico y trajinado saco azul, que vistiera humildemente su rico profesionalismo durante décadas. Abel, en el prólogo dedicado al libro 'Cuentos del Pago' del escritor Gerardo Molina, manifiesta: 'las anécdotas, independientemente del lugar en que ocurran, son o merecen ser patrimonio de la humanidad...'. Para nosotros, la vida y la obra de Abel ya son parte de nuestro patrimonio cultural, por la riqueza de la enseñanza en versos con que Abel ha pregonado a niños, en todos los centros educativos del país, en favor de la lucha contra el sida, la aftosa y, en general, las enfermedades del campo, lo que constituye motivo más que suficiente para que, entre todos, recopilemos y publiquemos en un libro su gran acervo histórico cultural. Confiamos en que así se hará. Saludamos a la señora Presidenta muy atentamente. GUSTAVO A. ESPINOSA, Representante por Canelones".

6) Exposición del señor Representante Edgardo Rodríguez al Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, con destino a la Dirección Forestal, sobre los daños causados por los jabalíes en los predios linderos a los forestados.

"Montevideo, 19 de setiembre de 2005. Señora Presidenta de la Cámara de Representantes, maestra Nora Castro. Amparados en las facultades que nos confiere el artículo 155 del Reglamento de la Cámara de Representantes, solicitamos que se curse la presente exposición escrita al Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, con destino a la Dirección General Forestal. A través de esta exposición escrita, solicitamos la intervención de la Dirección General Forestal, dependiente de ese Ministerio, en un problema que afecta a vecinos linderos de predios forestados. Se trata del permanente daño que causan los jabalíes en las majadas. Este problema no es nuevo, pero se ha venido agravando con el paso de los años y con el incremento de los montes forestales. Esta plaga se refugia en esos montes, mata corderos y ovejas e incluso terneros. Los vecinos propietarios de ese ganado, ya no saben cómo enfrentar el problema, porque tampoco se les deja entrar a las plantaciones de árboles para combatir a los jabalíes. Y éstos, lógicamente, cometen destrozos y luego se refugian en los montes artificiales. Este problema sucede en muchos lugares, pero hemos recibido denuncias desde la zona de Paso Ceferino, que también fueron efectuadas cuando estuvieron autoridades de esa Secretaría de Estado en el departamento de Tacuarembó, el 1° y 2 pasados. Recordemos que el inciso segundo del artículo 28 de la Ley Nº 15.939, de 28 de diciembre de 1987, dice que: 'Todo propietario de bosques estará obligado a adoptar las medidas de lucha contra las plagas, alimañas y predadores que causen daño a los plantíos, a las aves de corral y a los animales domésticos de predios vecinos, ajustándose a las directivas que sobre el particular fije el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca a través de sus servicios especializados'. Nos dicen los vecinos que hay pequeños productores que sólo en una noche han perdido 12 corderos y que se ven obligados a sacar la majada a la calle para perder un poco menos. Pensamos que, con buena voluntad de la parte responsable, este problema se puede solucionar. Saludamos a la señora Presidenta muy atentamente. EDGARDO RODRÍGUEZ, Representante por Tacuarembó".

7) Exposición del señor Representante Edgardo Rodríguez al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con destino a la Administración de Ferrocarriles del Estado, relacionada con un predio ubicado en la estación central de ferrocarriles de la ciudad de Tacuarembó.

"Montevideo, 19 de setiembre de 2005. Señora Presidenta de la Cámara de Representantes, maestra Nora Castro. Amparados en las facultades que nos confiere el artículo 155 del Reglamento de la Cámara de Representantes, solicitamos que se curse la presente exposición escrita al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con destino a la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE). Con respecto al predio ubicado en la estación central de ferrocarriles de la ciudad capital del departamento de Tacuarembó, en el que se encuentran instalaciones de la empresa SAMAN S.A, desearíamos conocer en qué relación contractual se inscriben dichas instalaciones. Si fuera posible, queremos tener información acerca de las condiciones del contrato, naturaleza del mismo, plazo y contraprestaciones. Agradecemos desde ya vuestra pronta respuesta. Saludamos a la señora Presidenta muy atentamente. EDGARDO RODRÍGUEZ, Representante por Tacuarembó".

8) Exposición del señor Representante Edgardo Rodríguez al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, acerca de la situación de un conjunto de viviendas sin terminar en la ciudad de Tacuarembó.

"Montevideo, 19 de setiembre de 2005. Señora Presidenta de la Cámara de Representantes, maestra No-

ra Castro. Amparados en las facultades que nos confiere el artículo 155 del Reglamento de la Cámara de Representantes, solicitamos que se curse la presente exposición escrita al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente. Por medio de la presente queremos comunicar la situación que se ha generado en el grupo de 72 viviendas RC43, ubicado en las calles 18 de Julio y Periodista Castro, de la ciudad capital del departamento de Tacuarembó. Esas viviendas están terminadas, desde hace muchos años, restando aún las instalaciones de agua potable y de saneamiento, así como de electricidad en cada vivienda. El pasado sábado 17, dos familias, compuestas por cuatro adultos y cinco niños (de entre 10 meses y 13 años), ingresaron a dos de las mencionadas viviendas. Esas familias son de condición muy modesta (una recibe el ingreso ciudadano y la otra lo solicitó pero aún no fue visitada), no tienen trabajo estable y habían quedado sin casa. Ambas solicitaron, hace mucho tiempo, vivienda a esa Secretaría de Estado y a la Intendencia Municipal de Tacuarembó. La referida Intendencia denunció la situación ante la justicia. No conocemos la resolución del Juez pero, a juzgar por los hechos, ha resuelto permitir la permanencia de esas familias allí. Son muy notorias las dificultades que tienen muchas familias de Tacuarembó en cuanto a la vivienda. La presencia de ese complejo habitacional casi pronto y vacío, desde hace muchos años, es un elemento que nos preocupa y que, además, alienta a que otras familias emprendan el camino de instalarse por las suyas en el mismo. Si esa situación llegara a prosperar sería negativo, en el sentido de que aún faltan los servicios y que, además, el ingreso sería desordenado y no se podrían establecer criterios de selección de los futuros habitantes. A través de la presente exposición escrita queremos solicitar información acerca de qué se piensa hacer a la brevedad. De nuestra parte, nos ponemos a la orden para colaborar de la manera que se estime pertinente. A modo de sugerencia, parecería adecuado destinar esas viviendas a sectores de la población con ingresos modestos, estableciendo, desde ya, el listado de las familias beneficiarias e involucrándolas, en forma inmediata, en tareas de mantenimiento, apertura de zanjas para el agua y el saneamiento, entre otras. Saludamos a la señora Presidenta muy atentamente. EDGARDO RODRÍGUEZ, Representante por Tacuarembó".

9) Exposición del señor Representante Julio Cardozo Ferreira a los Ministerios de Turismo, de Educación y Cultura y de Industria, Energía y Minería, con destino a la Administración Nacional de Usinas y Transmisiones Eléctricas, referente a la renovación del equipo de iluminación del templo parroquial de Santa Isabel, en la ciudad de Paso de los Toros, departamento de Tacuarembó.

"Montevideo, 20 de setiembre de 2005. Señora Presidenta de la Cámara de Representantes, maestra Nora Castro. Amparados en las facultades que nos confiere el artículo 155 del Reglamento de la Cámara de Representantes, solicitamos que se curse la presente exposición escrita al Ministerio de Turismo y Deporte, al Ministerio de Educación y Cultura y al Ministerio de Industria, Energía y Minería y, por su intermedio, a la Administración Nacional de Usinas y Trasmisiones Eléctricas (UTE). La Parroquia Santa Isabel de la ciudad de Paso de los Toros, del departamento de Tacuarembó, integra el Patrimonio Histórico Nacional y, con su inspiración gótica, constituye un emblema de aquella ciudad, siendo recogido de ese modo en folletos y en distintos trabajos de difusión que realiza el Ministerio de Turismo y Deporte. En el año 2003, UTE, en el marco de un programa de colaboración destinado a lograr el embellecimiento de la ciudad proporcionó una serie de focos que ayudaron a realzar ese verdadero ícono isabelino. Lamentablemente, esos focos se quemaron y, en la actualidad, se mantiene una precaria iluminación, proporcionada por la Intendencia Municipal de Tacuarembó, a través de la Junta Local Autónoma de Paso de los Toros. A pesar de la colaboración, tanto municipal como de los vecinos de la ciudad, a la comisión de apoyo se le hace imposible solventar los gastos que la renovación del equipo de iluminación implicaría. Los equipos que se necesitan son 2 R 1500 Multivapor MVR 1500/HBU M USA 0300 y Match 3 Rifl Circolare RX7-S 150. Nos hemos hecho eco del pedido de los pobladores de la ciudad de Paso de los Toros, iniciando una serie de contactos, los cuales, hasta la fecha, han resultado infructuosos. En la medida en que esos focos representarían una mejora estética, que contribuiría al merecido destaque de tan importante centro de cultura, es que solicitamos que se estudie la posibilidad de brindar una solución favorable. Sin otro particular, saludamos a la señora Presidenta muy atentamente. JULIO CARDOZO FERREIRA, Representante por Tacuarembó".

10) Exposición del señor Representante Jorge Menéndez a los Ministerios de Transporte y Obras Públicas, de Economía y Finanzas, y por su intermedio al Banco de Seguros del Estado y a la Intendencia Municipal de Durazno, sobre una

propuesta vinculada a la industria forestal en el referido departamento.

"Montevideo, 21 de setiembre de 2005. Señora Presidenta de la Cámara de Representantes, maestra Nora Castro. Amparados en las facultades que nos confiere el artículo 155 del Reglamento de la Cámara de Representantes, solicitamos que se curse la presente exposición escrita al Ministerio de Transporte y Obras Públicas; al Ministerio de Economía y Finanzas y, por su intermedio al Banco de Seguros del Estado (BSE); y a la Intendencia Municipal de Durazno. Hace pocos días, la problemática forestal estuvo presente en esta Cámara cuando se discutió la derogación de los subsidios a esa actividad productiva. Pero existe un aspecto de ese complejo productivo que pocas veces es tomado en cuenta, cuando se habla del sector, y es la parte que se refiere a los pequeños aserraderos. Estas pequeñas empresas, de las cuales tenemos varias en nuestro departamento de Durazno se dedican, principalmente, a la producción de tablas, piques y postes, elementos que no tienen un gran valor en el mercado (si lo comparamos con las grandes inversiones, hoy en debate) pero que son componentes imprescindibles tanto en la industria de la construcción, como en la producción agropecuaria. En este sentido, tienen una real importancia para la economía de nuestro departamento, además de ser una fuente de ocupación para más de medio centenar de trabajadores. Uno de los problemas que enfrentan esos establecimientos, es el que refiere a la discontinuidad en el suministro de la materia prima, debido, en gran parte, a la falta de estímulo por parte de los pequeños propietarios de montes para comercializar sus árboles de manera más regular. Atendiendo a esta problemática es que el Edil departamental, señor Federico Franco, ha realizado una serie de propuestas para ayudar a mejorar la situación de esta industria y que nosotros hoy, desde aquí, queremos apoyar. Son tres las propuestas: una refiere a que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas autorice (previa intervención técnica) el corte de determinados árboles existentes al costado de las rutas, como ya se ha realizado en otros departamentos, y que éstos sean adjudicados a los pequeños aserraderos. Otra de las propuestas, tiene que ver con la Intendencia Municipal de Durazno, la que buscaría implementar algún tipo de contrapartida impositiva para incentivar a los pequeños productores a vender sus árboles a esos pequeños industriales. Finalmente, propone, al Banco de Seguros del Estado, que parte de sus montes forestados en el departamento sea vendido al grupo de estos referidos aserraderos, mediante la introducción de alguna cláusula, sobre el interés social de esa industria, en las licitaciones de venta. Nosotros consideramos que estas propuestas son interesantes y dignas de estudio por parte de los organismos involucrados y que pueden, sin duda, ayudar a mejorar la situación de esas pequeñas empresas y, por lo tanto, aportar al bienestar de nuestra comunidad. Saludamos a la señora Presidenta muy atentamente. JORGE MENÉNDEZ, Representante por Durazno".

11) Exposición del señor Representante Daniel García Pintos a la Presidencia de la República y a los Ministerios de Defensa Nacional y de Relaciones Exteriores, sobre una orden presuntamente impartida por el señor Presidente de la República, de retirar de las oficinas de nuestro país ante la ONU, la fotografía de cuatro soldados uruguayos muertos en 1972.

"Montevideo, 27 de setiembre de 2005. Señora Presidenta de la Cámara de Representantes, maestra Nora Castro. Amparados en las facultades que nos confiere el artículo 155 del Reglamento de la Cámara de Representantes, solicitamos que se curse la presente exposición escrita a la Presidencia de la República y a los Ministerios de Defensa Nacional y de Relaciones Exteriores. De acuerdo a recientes informaciones periodísticas respecto de la visita del señor Presidente de la República, doctor Tabaré Vázquez, a los Estados Unidos de América, en oportunidad de concurrir a la Sede de la Representación Uruguaya en la Organización de las Naciones Unidas (ONU), en presencia del señor Embajador Alejandro Artucio, en el despacho de un señor Agregado Militar, el señor Presidente ordenó retirar la foto de nuestros cuatro soldados asesinados dentro de un vehículo militar, el día 18 de mayo de 1972. Recordemos que fueron muertos cobardemente mientras cumplían una guardia de rutina, sin posibilidades de reacción ni de defensa, por terroristas tupamaros que, en aquel entonces, pretendieron usurpar el poder del Estado en pleno régimen democrático. Esa lamentable situación, ha motivado que, conjuntamente con otros señores Representantes de nuestra bancada, cursáramos por Oficio Nº 2527, de 23 de setiembre del año en curso, un pedido de informes a los citados Ministerios, para conocer aspectos relacionados con dicha situación. Esa gestión no nos impide que realicemos algunas reflexiones sobre el particular, con un profundo sentimiento de pena. Aquellos soldados estaban simplemente sentados dentro de un vehículo, cumpliendo una tarea propia de su profesión: hacer guardia. Pensemos que si los despojáramos de sus uniformes de soldados, estaríamos frente a cuatro simples jóvenes de nuestro país. Esos jóvenes orientales, indudable-

mente provenientes de hogares humildes, cuyo único capital material posiblemente fuera un paquete de tabaco para armar, tuvieron la vida del ciudadano común, con sus padres, sus hermanos, sus familias, sus novias, todo ello truncado -en un instante- por la maldad e insanía de quienes, sintiéndose iluminados, querían imponer sus ideales marxistas, como verdad única y obligatoria. Nosotros nos preguntamos cuáles son los sentimientos de humanidad y de los derechos humanos de quien ejerce la máxima autoridad del país, que no tuvo en cuenta que, con una orden de la naturaleza indicada, -que para él puede ser una más- estaba despreciando el dolor de las madres y de las familias de cuatro jóvenes inocentes, en momentos en que se sostiene, como acción prioritaria, el lograr la concordia y armonía de todos los uruguayos. No comprendemos como, cuando se manifiesta públicamente un reconocimiento a las Fuerzas Armadas, por su colaboración en cerrar heridas de un triste ayer, con un acto de esa naturaleza se desconoce el derecho que tienen nuestros Oficiales de recordar y homenajear a sus subalternos muertos en el cumplimiento del deber, marcando así notorias contradicciones en los procederes y actitudes ante esas mismas Fuerzas. No podemos, entonces, dejar pasar por alto la situación que nos ocupa, que significa una muestra de intolerancia y de olvido de las palabras que pronunciara el 1º de marzo, en la explanada de este Palacio Legislativo, el señor Presidente de la República, cuando, en un tono que pretendía ser conciliador, dijo que para él 'las madres son todas madres, padres son todos padres y quienes han querido ser padres o han sido padres, hermanos son todos hermanos, uruguayos somos todos uruguayos, y a todos nos duele cuando perdemos seres queridos'. Es evidente que, al descalificar la colocación de la fotografía de los soldados asesinados, en el despacho de un superior, que dijo que estaba honrando a sus muertos, el señor Presidente no tuvo en cuenta las expresiones mencionadas, ni a las madres ni a los padres de los jóvenes servidores que, como todos, tienen el sublime derecho de saber que la memoria de sus hijos es respetada por todos, sin distinción, pero, fundamentalmente, por quien ejerce la máxima jerarquía del país. Saludamos a la señora Presidenta muy atentamente. DANIEL GARCÍA PINTOS, Representante por Montevideo".

12) Exposición del señor Representante Julio M. Musetti al Ministerio de Educación y Cultura, con destino al Consejo Directivo Central de la Administración Nacional de Educación Pública, para su remisión al Consejo de Educación Primaria, relacionada con la creación de una escuela de tiempo completo y la construcción de nuevas aulas en la ciudad de La Paz, departamento de Canelones.

"Montevideo, 27 de setiembre de 2005. Señora Presidenta de la Cámara de Representantes, maestra Nora Castro. Amparados en las facultades que nos confiere el artículo 155 del Reglamento de la Cámara de Representantes, solicitamos que se curse la presente exposición escrita al Ministerio de Educación y Cultura, con destino al Consejo Directivo Central de la Administración Nacional de Educación Pública (ANEP), para su remisión al Consejo de Educación Primaria. Como es de público conocimiento, el departamento de Canelones ha experimentado un crecimiento poblacional muy superior al promedio del resto del país. En este sentido, es de destacar que el crecimiento demográfico se puede verificar básicamente en tres zonas: la Costa de Oro, el eje de la Ruta Nacional Nº 8 Brigadier General Juan Antonio Lavalleja, y el eje de la Ruta Nacional Nº 5 Brigadier General Fructuoso Rivera. En esta última zona, una de las ciudades más importantes es La Paz, con una población aproximada de 25.000 habitantes, compuesta básicamente por trabajadores que, en su mayoría, deben desplazarse a Montevideo u otras zonas, a cumplir su labor, para poder conseguir el sostén de sus hogares. La condición socio-económica promedio no es la mejor, lo que determina que existan asentamientos y muchos hogares con necesidades básicas insatisfechas, por lo que muchos niños necesitan una asistencia integral, que es impostergable para proyectarlos en mejores condiciones hacia el futuro; ello supone un apoyo y un esfuerzo importante, por parte del Estado y, en particular, del sistema educativo, para alcanzar ese objetivo. La totalidad de las escuelas existentes en la zona se encuentran superpobladas, por lo que entendemos importante que se prevea, para el futuro, la construcción de nuevas aulas y la creación de una escuela de tiempo completo, en alguno de los populosos barrios que rodean la ciudad. Con el convencimiento de que las soluciones que se adopten contribuirán a mejorar el nivel de vida de los habitantes de esa importante zona, saludamos a las autoridades destinatarias de esta exposición escrita. Saludamos a la señora Presidenta muy atentamente. JULIO M. MUSETTI, Representante por Canelones".

4.- Licencias. Integración de la Cámara.

——Dese cuenta del informe de la Comisión de Asuntos Internos relativo a la integración del Cuerpo.

(Se lee:)

"La Comisión de Asuntos Internos aconseja a la Cámara aprobar las siguientes solicitudes de licencia:

Del señor Representante Daniel García Pintos, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el período comprendido entre los días 27 y 29 de setiembre de 2005, convocándose al suplente siguiente, señor Yamandú Flangini.

Del señor Representante Juan C. Souza, en misión oficial, literal C) del artículo primero de la Ley N° 17.827, para asistir a la IV Reunión de la Comisión de Medio Ambiente y Turismo del Parlamento Latinoamericano (PARLATINO), a realizarse en la ciudad de San José, República de Costa Rica, por el período comprendido entre los días 3 y 11 de octubre de 2005, convocándose al suplente siguiente, señor Matías Carámbula.

Del señor Representante Sergio Botana, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el período comprendido entre los días 27 y 28 de setiembre de 2005, convocándose al suplente siguiente, señor Arthur Souza".

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cuarenta y nueve en cincuenta y uno: AFIRMATIVA.

Quedan convocados los suplentes correspondientes, quienes se incorporarán a la Cámara en las fechas indicadas.

(ANTECEDENTES:)

"Montevideo, 27 de setiembre de 2005.

Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Nora Castro.
Presente.
De mi mayor consideración.

Tengo el agrado de dirigirme a usted a efectos de solicitar a ese Cuerpo, se me conceda licencia por los días 27, 28 y 29 del presente mes, por motivos particulares.

Saluda a usted atte.

DANIEL GARCÍA PINTOS
Representante por Montevideo".

"Montevideo, 27 de setiembre de 2005.

Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Nora Castro.
Presente.
De mi mayor consideración:

Habiendo sido convocada para integrar ese Cuerpo, en mi calidad de suplenta del Diputado Daniel García Pintos, por los días 27, 28 y 29 del presente mes, comunico a usted que por esta vez no acepto dicha convocatoria.

Saluda a usted atte.

Roxana Tejera".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Montevideo, Daniel García Pintos.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 27 y 29 de setiembre de 2005.

II) Que, por esta vez, no acepta la convocatoria de que ha sido objeto la suplente correspondiente siguiente, señora Roxana Tejera.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el período comprendido entre los días 27 y 29 de setiembre de 2005, al señor Representante por el departamento de Montevideo, Daniel García Pintos.

2) Acéptase la negativa que, por esta vez, ha presentado la suplente correspondiente siguiente, señora Roxana Tejera.

3) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación por el mencionado lapso, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 15 del Lema Partido Colorado, señor Yamandú Flangini.

Sala de la Comisión, 27 de setiembre de 2005.

JULIO CARDOZO FERREIRA, ALBERTO PERDOMO, MATÍAS CARÁMBULA".

"Montevideo, 26 de setiembre de 2005.

Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Nora Castro.
Presente.

De mi consideración:

De acuerdo a lo establecido en la Ley Nº 17.827, solicito al Cuerpo que tan dignamente preside se sirva concederme el uso de licencia desde el lunes 3 de octubre hasta el martes 11 de octubre inclusive, con motivo de haber sido convocado a participar en la IV Reunión de la Comisión de Medio Ambiente y Turismo del Parlamento Latinoamericano, en la ciudad de San José, República de Costa Rica.

Sin más, la saluda atentamente,

JUAN C. SOUZA
Representante por Canelones".

"Montevideo, 26 de setiembre de 2005.

Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Nora Castro.
Presente.

De mi mayor consideración:

Por la presente comunico a usted que, por esta única vez, no he de aceptar la convocatoria de la cual he sido objeto, en virtud de la licencia solicitada por el señor Representante Juan C. Souza.

Sin más saluda atentamente,

Yamandú Orsi".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia para viajar al exterior en misión oficial, del señor Representante por el departamento de Canelones, Juan C. Souza, para participar en la IV Reunión de la Comisión de Medio Ambiente y Turismo, a realizarse en la ciudad de San José, República de Costa Rica.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 3 y 11 de octubre de 2005.

II) Que por esta única vez no acepta la convocatoria de que ha sido objeto el suplente siguiente señor Yamandú Orsi.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la ley N° 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el literal C) del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia para viajar al exterior en misión oficial, por el período comprendido entre los días 3 y 11 de octubre de 2005, al señor Representante por el departamento de Canelones, Juan C. Souza para participar en la IV Reunión de la Comisión de Medio Ambiente y Turismo, a realizarse en la ciudad de San José, República de Costa Rica.

2) Acéptase la renuncia presentada, por esta única vez, por el suplente siguiente señor Yamandú Orsi.

3) Convóquese para integrar la referida representación por el mencionado lapso, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 609, del Lema Partido Encuentro Progresista - Frente Amplio - Nueva Mayoría, señor Matías Carámbula.

Sala de la Comisión, 27 de setiembre de 2005.

JULIO CARDOZO FERREIRA, ALBERTO PERDOMO, MATÍAS CARÁMBULA".

"Melo, 26 de setiembre de 2005.

Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes
Nora Castro.
Presente.

De mi consideración:

Por la presente solicito al Cuerpo que usted preside, se sirva concederme el uso de licencia, por motivos personales, en el período comprendido entre el 27 y 28 de setiembre de 2005.

Sin más, la saluda atentamente.

SERGIO BOTANA
Representante por Cerro Largo".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Cerro Largo, Sergio Botana.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 27 y 28 de setiembre de 2005.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

RESUELVE:

1) Concédese licencia por motivos personales por el período comprendido entre los días 27 y 28 de setiembre de 2005, al señor Representante por el departamento de Cerro Largo, Sergio Botana.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación, por el mencionado lapso, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 2004 del Lema Partido Nacional, señor Arthur Souza.

Sala de la Comisión, 27 de setiembre de 2005.

JULIO CARDOZO FERREIRA, ALBERTO PERDOMO, MATÍAS CARÁMBULA".

5.- Procedimiento de ampliación del término de la concesión de la terminal de pasajeros del puerto de Montevideo. (Llamado a Sala al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas).

——Se entra al orden del día con la consideración del asunto motivo de la convocatoria: "Procedimiento de ampliación del término de la concesión de la terminal de pasajeros del puerto de Montevideo. (Llamado a Sala al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas)".

(ANTECEDENTES:)

Rep. Nº 399

"Secretaría

MOCIÓN

Mocionamos para que de acuerdo al artículo 119 de la Constitución de la República, se llame a Sala al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, para que brinde explicaciones acerca del procedimiento de ampliación de la concesión de la terminal de pasajeros del puerto de Montevideo.

Montevideo, 6 de setiembre de 2005.

JULIO CARDOZO FERREIRA, Representante por Tacuarembó, JAIME MARIO TROBO, Representante por Montevideo, ÁLVARO ALONSO, Representante por Montevideo, ÁLVARO DELGADO, Representante por Montevideo".

——Invitamos al señor Ministro a pasar a Sala.

(Ingresa a Sala el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas)

——Damos la bienvenida al señor Ministro, a quien cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Aprovecho para saludar a la señora Presidenta y a los integrantes de la Mesa y solicito que el Cuerpo autorice el ingreso de los Directores de la Administración Nacional de Puertos.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Se va a votar.

(Se vota)

——Sesenta y dos por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Por consiguiente, pueden ingresar a Sala los señores Directores de la Administración Nacional de Puertos.

Tiene la palabra el miembro interpelante, señor Diputado Rodríguez Servetto.

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Señora Presidenta: saludamos al señor Ministro y a sus asesores.

En el día de hoy, a lo largo de esta sesión, vamos a tratar de aportar toda la documentación de que disponemos, que demuestra la inconveniencia de la ampliación de la concesión de la terminal de pasajeros del puerto, que es intención del Gobierno otorgar a la empresa Los Cipreses S.A.- Buquebus.

Este llamado al señor Ministro se efectúa por iniciativa del Partido Nacional, que delegó en mi persona la responsabilidad de llevar adelante esta exposición; en ese sentido, agradezco el honor que se me ha conferido.

Al día de hoy todavía no está firmada esta ampliación, ya que el tema se encuentra en la órbita del Tribunal de Cuentas. Entonces, estamos tratando de ser muy positivos y de cambiar las cosas para mejor, en beneficio del Estado, aportando a la transparencia de los procedimientos en la medida en que entendemos que se puede mejorar muchísimo la oferta que ha hecho la empresa Los Cipreses S.A.

Como no todos los Diputados presentes están totalmente informados del tema, vamos a ir haciendo un "racconto", un seguimiento de la situación, desde el principio.

El día 2 de agosto, en una entrevista que se le hizo al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, y que tenía grandes titulares, se anunciaba la rescisión del contrato que ligaba al Ministerio con una empresa en la construcción de la Ruta Nacional N° 1 y la asunción por parte de esa Cartera de las obras correspondientes al puente de dicha ruta. De paso, dejamos sentada nuestra posición en el sentido de que no estamos de acuerdo con la adjudicación directa que se ha hecho para la construcción de este puente, es decir, sin hacerse un llamado a licitación; ese es un tema que trataremos en el futuro.

El mismo 2 de agosto, en esa entrevista, el señor Ministro mencionaba en dos líneas que se iba a ampliar el contrato de la terminal de pasajeros del puerto de Montevideo a la empresa Buquebus. Inclusive, ante requerimientos del periodista que hizo la nota, el señor Ministro manifestó desconocer quién era el concesionario y dijo que debía consultar en el expediente cuál era la razón social de esta empresa. Al final, el periodista lo puso al tanto y le dijo de qué empresa se trataba. En una parte de esta entrevista, el señor Ministro decía que el Estado no se puede permitir mantener una empresa que reitera permanentemente incumplimientos, haciendo referencia al Consorcio Ruta 1. En medio de esta noticia, se informaba la intención del Gobierno de extender el plazo de la concesión de la terminal de pasajeros del puerto de Montevideo a la empresa Buquebus, aclarando que esa prórroga incluye el compromiso de realizar obras para mejorar los servicios que se les ofrece a los cruceros, siendo responsabilidad de la empresa las inversiones, que en ese momento no cuantificó.

Tengo en mi poder un documento -que voy a considerar como número uno-, que es una nota del diario "El País", publicada el 2 de agosto del año 2005. Allí dice: "MTOP asumió control de la Ruta N° 1 y obras del puente. Rossi anunció su intención de mantener empresas subcontratadas, así como al personal de los peajes". Luego, en toda la entrevista se desarrolla la rescisión unilateral del contrato con la firma Consorcio Ruta 1. En el medio de dicha entrevista, el señor Ministro Rossi expresa que "El Estado no se puede permitir mantener una empresa que reitera permanentemente incumplimientos". Además, en esa nota aparece un pequeño recuadro titulado "La Concesión en el Puerto", que dice: "El Ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, informó ayer que se decidió extender el plazo de la concesión del Puerto de pasajeros de Montevideo que corresponde a 'Los Cipreses'" -es decir, a la empresa Buquebus- "y aclaró que esa prórroga incluye el compromiso de realizar obras para mejorar los servicios que se le ofrecen a los cruceros". Reitero que expresó: "[...] incluye el compromiso de realizar obras para mejorar los servicios que se le ofrecen a los cruceros". Es decir que aquí estamos ampliando el objeto de la licitación original. Más adelante se dice: "La terminal deberá ser ampliada para atender a los pasajeros que lleguen en esas embarcaciones. Las inversiones" -que el señor Ministro Rossi no cuantificó- "serán responsabilidad del concesionario". Repito que esto es lo que decía el señor Ministro en una entrevista el 2 de agosto de este año.

Decimos al señor Ministro que no podemos creer que cuando se habla de algo tan importante como la ampliación de la concesión de la terminal de pasajeros del puerto de Montevideo se desconozca cuál es la empresa que allí opera. Solo es posible que se quisiera pasar por alto el nombre sabiendo que la prensa iba a inquirir de quién era la empresa -lo que efectivamente hizo- y no se deseara mencionar a su principal empresario, el señor Juan Carlos López Mena. Menos aún podemos entender esto cuando el señor Ministro tuvo reuniones con el Presidente saliente de la Administración Nacional de Puertos, el ingeniero Loureiro, quien lo puso al tanto de la finalización del contrato original y de que las inversiones ofertadas eran insuficientes y convenía mejorar esas condiciones.

Voy a leer del expediente N° 040032 los considerandos de la resolución del día 27 de abril de 2005, que dicen: "Resolución Directorio 168/3.364 referente de 'Los Cipreses S.A.-Buquebus' solicita prórroga del contrato Terminal Fluviomarítima de Pasajeros del Puerto de Montevideo". Repito lo que leí para que quede claro: "Buquebus solicita prórroga del contrato Terminal Fluviomarítima". El documento continúa diciendo: "Considerando, 1) Que la asesoría jurídica en la actuación N° 11 expresa que las obras y los nuevos requerimientos de inversiones conllevan necesariamente a una modificación del contrato originalmente suscrito.- 2) Que la Gerencia General en la actuación N° 29 ha plasmado en el anexo las condiciones a exigir a Los Cipreses S.A. en relación a las inversiones tendientes a salvaguardar las actividades de los operadores turísticos como paso previo a tal otorgamiento.- 3) Que el cuerpo manifiesta que del estudio

comparativo de las condiciones en que se otorgó el plazo inicial y las condiciones acordadas para la prórroga del plazo de la concesión surge como adecuado lograr una mejora de las mismas". Esto lo firmó por el Directorio -en su sesión número 3.364, del 27 de abril de 2005-, la escribana Alicia Carnelli y el ingeniero Luis Loureiro, Presidente de la Administración Nacional de Puertos.

Esta resolución, que luego quedaría sin efecto, es uno de los aspectos que generan las suspicacias de las que hemos estado hablando. Todo el mundo nos pregunta a qué se debe esta generosidad en la ampliación, ya que en una primera licitación, la original, hubo una inversión de US$ 7:000.000 y hoy se pretende ampliar esa misma concesión por diez años más, pero por diez veces menos -US$ 700.000- y manteniendo igual pago de canon.

Nos podemos detener en el párrafo aludido anteriormente, que hace referencia al cumplimiento de las empresas con el Estado, es decir, a lo que surgía de la entrevista que le realizaban al señor Ministro Rossi. Allí podemos comprobar que la empresa Buquebus ha estado en permanente tela de juicio por sus incumplimientos con el Estado.

Voy a pasar a dar lectura a algunas puntualizaciones. En un resultando de la resolución del Poder Ejecutivo de 29 de setiembre de 2004 figura: "Presidencia de la República. Que la firma Los Cipreses S.A. no ha cumplido con las obligaciones por ella contraídas por lo que no ha adquirido derecho alguno a instalar una sala de juegos que explote el Estado.- Revócase la resolución del Poder Ejecutivo de 24 de febrero de 2000 relativa a la instalación y explotación de un casino en el proyectado complejo turístico Puerto de Yates, por incumplimiento de la empresa Los Cipreses S.A.". Este es el primer incumplimiento.

La resolución continúa diciendo: "Puerto de Piriápolis.- Que la empresa Los Cipreses S.A. no ha efectuado un adecuado mantenimiento en las instalaciones de la terminal de pasajeros, según surge del convenio fecha 3 de noviembre de 1997 y resoluciones posteriores, siendo el estado de conservación de algunos de sus componentes deficitarios.- El Presidente de la República" -entre otras cosas- "resuelve: Otórguese un plazo de quince días hábiles a contar desde el día siguiente a la notificación a Los Cipreses para proceder a la entrega a la Dirección Nacional de Hidrografía de las instalaciones de la terminal de pasajeros del Puerto de Piriápolis en perfecto estado de conservación y del equipamiento incluido en las inversiones declaradas". En el punto 5 se expresa: "La presente resolución no exonera de responsabilidad a Los Cipreses S.A. de las obligaciones para con la administración a consecuencia del convenio celebrado el 3 de noviembre de 1997 entre la Dirección Nacional de Hidrografía del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la empresa Los Cipreses S.A.".

Hay otra resolución de la Presidencia de la República, de 29 de setiembre de 2004, que en uno de sus resultandos dice: "Visto. 6) Que el Departamento Jurídico Notarial de la Dirección Nacional de Hidrografía se pronunció en el expediente N° 034146 informando que la recurrente no ha dado cumplimiento a la obligación impuesta en el convenio de 3 de noviembre de 1997 y resoluciones posteriores, al no efectuar un adecuado mantenimiento de las instalaciones de la terminal de pasajeros del Puerto de Montevideo". Eso tiene que ver con los incumplimientos constatados y firmados en distintas resoluciones por la Presidencia de la República del momento.

El miércoles 29 de agosto de 2001 apareció en el diario "La Juventud" un titular que decía: "¿Quién controla?". En ese artículo se expresa: "La empresa Los Cipreses que explota los servicios de Buquebus debe a la ANP -Administración Nacional de Puertos- US$ 2:000.000". ¿Quién dice esto? El ex Senador Reinaldo Gargano, del Partido Socialista, quien cursó un pedido de informes al Ministerio de Transporte y Obras Públicas con destino a la Administración Nacional de Puertos para saber qué conceptos o rubros integran la deuda que por más de US$ 2:000.000 mantiene con esa Administración la empresa Los Cipreses S.A., que explota los servicios de Buquebus. Reitero que esto fue motivo de un pedido de informes realizado por el ex Senador Reinaldo Gargano en la sesión del 28 de agosto de 2001 -que figura en el tomo 408, en el Diario de Sesiones N° 125 de la Cámara de Senadores-, en la que consta que: "El Senador Gargano solicita se curse un pedido de informes al Ministerio de Transporte y Obras Públicas relacionado con los adeudos de la empresa Los Cipreses S.A.". Continúa así: "Ruego al Sr. Presidente que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 118 de la Constitución de la República, se sirva enviar al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y con destino a la Administración Nacional de Puertos, el siguiente pedido de informes: 1. Si la Empresa Los Cipreses S.A., que explota los

servicios de transporte conocidos como 'Buquebus' mantiene una deuda de US$ 1:850.000 y de $ 1:127.000 a fines del mes de julio de 2001.- 2. Conceptos o rubros que integran esa deuda.- 3. Monto que tenían las deudas de la citada empresa con la ANP a fines de enero de 2001; febrero de 2001; marzo de 2001; abril de 2001; mayo de 2001; junio de 2001. 4. Si los atrasos en función de lo anterior son permanentes y desde cuándo existen. 5. Si Los Cipreses S.A. es agente de retención de las llamadas 'Tasas de Embarque' y si no tiene la obligación de verter día a día lo recaudado, monto que debe pagar cada pasajero por 'Tasa de Embarque' y cantidad anual de pasajeros transportada. 6. Servicios que presta la ANP a Los Cipreses S.A. y monto anual, en dólares y pesos, de los mismos.- Sin otro particular saludo a Ud. atentamente.- Reinaldo Gargano. Senador".

Voy a hacer referencia a un documento que tengo frente a mí. Unos años más tarde, en la página 3 del diario "La República" -actualmente, el diario oficial del Gobierno- del miércoles 5 de noviembre de 2003 se publicó un artículo titulado: "Fernández Huidobro involucra a la empresa Los Cipreses S.A.-Buquebus.- Fernández Huidobro entregó documentos al BPS, a la DGI y a la Dirección Nacional de Aduanas sobre una presunta defraudación tributaria y evasión". La nota dice que el Senador encuentrista Eleuterio Fernández Huidobro entregó a diferentes autoridades documentación referida a la empresa Los Cipreses S.A. -Buquebus-, de la que surgen indicios y pruebas de maniobras de evasión fiscal, defraudación tributaria, de aportes al BPS y violación de normas aduaneras. Fernández Huidobro dio cuenta de estos hechos al representante de los trabajadores en el Directorio del Banco de Previsión Social, señor Ariel Ferrari; al Director de Rentas de la Dirección General Impositiva; al Director General de Aduanas, Héctor Nilo Pérez. Esta es una de las denuncias.

Por otra parte, en "Brecha" del 12 de setiembre de 2003, se decía: "Defendiendo a Tabaré Vázquez y fustigando al Gobierno el Senador Eleuterio Fernández Huidobro recolocó en la agenda un tema que afecta a sus adversarios pero también a tiendas propias. Cuando el Senador se presentó el jueves 4 en el programa 'Hoy por Hoy', que conduce la periodista Sonia Breccia en Tveo, no fue de cuerpo gentil, pero a diferencia de cuando concurrió a su primer debate televisivo en 1988, puso una granada sobre la mesa para ejemplificar que la violencia también viene de la derecha, esta vez, el dirigente tupamaro iba con un expediente. El Senador, que prometió presentar el caso ante la Justicia Penal, mostró una serie de estados contables que demostrarían manejos al margen de la ley por parte de la empresa que encabeza Juan Carlos López Mena. Junto a las pruebas de cómo Buquebus habría estafado al BPS, a la DGI, alguien con antiguas vinculaciones con la compañía entregó al legislador varios recibos de aportes que López Mena realizó para el sector político del Presidente".

Quiero hacer referencia a las primeras manifestaciones del señor Ministro cuando en esa entrevista decía que "el Estado no se puede permitir mantener una empresa que reitera permanentemente incumplimientos con el Estado".

Voy a agregar algunos datos para saber de qué empresa y de quiénes estamos hablando, siempre tratando de sensibilizar al Poder Ejecutivo y de que se revea este proyecto de resolución que hoy está en el Tribunal de Cuentas.

En la Comisión, el señor Ministro nos decía que él no es la Santa Inquisición para andar investigando y cuidando qué hace cada uno. Pero entiendo que es importante que estas cosas se sepan y por eso traje documentación. No voy a mencionar más al principal referente de esta empresa para no irnos del tema, porque estamos tratando de defender la posición de que se llame a una licitación y de que se sea más transparente.

La documentación que voy a dar a conocer proviene de una denuncia realizada ante la Cámara de Diputados de la Nación Argentina. El denunciante, señor Jorge Luis Delgado, socio de Tamul S.A., está dispuesto a venir y plantear estas mismas denuncias acá, si la Cámara lo considera conveniente. Reitero que estas denuncias se han hecho en Argentina. Voy a leer textualmente un resumen de las denuncias: "Denunciado" -no voy a dar el nombre- "como titular y cabeza visible de Buquebus o Los Cipreses S.A., firma uruguaya". A modo de introducción haré una breve referencia a los hechos que dieron lugar a la denuncia realizada contra el señor López Mena en la República Argentina por los delitos de lavado de dinero, asociación ilícita y actividades monopólicas, a los efectos de que tengamos una cabal idea de quién es la persona a la cual el actual Gobierno uruguayo le va a dar un derecho exclusivo: el de ser el único empre-

sario o la única empresa uruguaya con la que se vinculen en un viaje a nuestro país muchos turistas, que solo podrán utilizar la empresa Buquebus como medio de transporte. Es decir que esa puede ser la imagen de nuestro país, o de nuestros empresarios, que se lleve un visitante extranjero que llegue a la zona.

Para el tráfico fluvial entre Buenos Aires y Colonia, un convenio existente entre Argentina y Uruguay establecía un sistema de igualdad entre la cantidad de buques de cada bandera que estuvieran trabajando en la zona. En 1983 la empresa tenía un solo barco para cubrir Buenos Aires-Colonia e intervenía en un 10% del mercado. En esa época cubrían la ruta fluvial varias empresas: Buquebus, Tamul S.A., Ferrylíneas S.A. y Aliscafos. En 1991 Buquebus ya había comprado Aliscafos y tenía todos los buques de bandera uruguaya en actividad y los de bandera argentina parados. Debido a la equivalencia del número de buques de ambas banderas operando esa ruta, Tamul S.A. solicita autorización para utilizar a tales efectos un barco de bandera argentina. Para ello adquiere un barco sueco que reunía todos los requisitos para navegar en el Río de la Plata.

El denunciante ante la Cámara de Diputados...

(Murmullos)

——Solicito a la Mesa que me ampare en el uso de la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- La Mesa solicita a los señores legisladores que hagan silencio a efectos de que el miembro interpelante pueda llevar adelante su exposición.

Puede continuar el señor Diputado Rodríguez Servetto.

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Gracias, señora Presidenta.

Decía que el denunciante ante la Cámara de Diputados argentina era socio de la firma Tamul S.A., que fuera autorizada por las autoridades uruguayas a realizar con un barco de bandera argentina la ruta Buenos Aires-Colonia. Como consecuencia de esa autorización invirtió en la compra del buque referido. Denuncia que Fulano de Tal, a través de su firma Los Cipreses S.A., interviene ante las autoridades uruguayas y, argumentando que el puerto de Colonia no tenía capacidad operativa para otros buques por falta de muelle, consigue que estas revoquen la anterior autorización. O sea que denuncia a la firma Buquebus por haber operado y haber manipulado para que le revocaran la autorización a la competencia.

Esta resolución de 1991 que revoca la autorización a la firma Tamul S.A. llegó vía fax a las autoridades argentinas y fue enviada desde la empresa Los Cipreses S.A. y no desde la sede de las autoridades uruguayas, siempre según la copia de la denuncia que tengo en mi poder.

Pese a haber afirmado que no había más capacidad para nuevos buques, en 2001 el muelle de Colonia, sin ninguna modificación estructural, recibe y canaliza todo el tráfico de buques, que se incrementó un 600%, por supuesto con el servicio prestado únicamente por López Mena. La supuesta carencia de capacidad de las instalaciones del puerto de Colonia para admitir nuevos buques constituyó un ardid malicioso tendiente a obtener la explotación sin competencia de ese tráfico.

Esta denuncia no solo refiere a una maniobra de tráfico de influencias o de pago de favores políticos -que parece ser el modo de operar de este señor-, sino que se suma a otras denuncias radicadas en la vecina República Argentina, que son aún más graves y lo relacionan con el lavado de dinero y con prácticas monopólicas.

(Murmullos)

——Estas incluyen una presentación ante el Juez argentino Urzo por parte del señor Adolfo Óscar Merlo, quien fuera Gerente y apoderado de la Terminal Portuaria N° 6; denunció que la empresa chilena Inverfin S.A., compradora de Ferrylíneas Argentinas...

(Murmullos)

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Disculpe la interrupción, señor Diputado, pero nuevamente solicitamos colaboración a la Cámara para que esta interpelación se desarrolle de manera que todos podamos prestar atención a lo que está diciendo el señor miembro interpelante, así como a lo que dirá el señor Ministro en su momento.

Puede continuar el señor miembro interpelante.

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Gracias, señora Presidenta.

Como estaba diciendo, se denuncia que la empresa chilena Inverfin S.A., compradora de Ferrylíneas

Argentinas S.A., es testaferra de Buquebus y/o Los Cipreses y se le adjudica en las sombras a Yabrán, además de involucrarlo en la venta de armas.

Estamos en presencia de una persona que se ha manejado constantemente desde el poder, haciendo uso y abuso de sus influencias, al punto de que en Argentina, de acuerdo con la documentación que tengo en mi poder y de la copia de juicios concretos radicados contra López Mena, surge que los dos abogados de Buquebus trabajan para la DGI argentina. Por eso, es extraño que la denuncia del señor Fernández Huidobro -quien es Senador; no lo dice en la documentación, pero lo digo yo- ante la DGI por evasión impositiva de Buquebus no haya obtenido mayor respuesta ni haya generado reacción de esa fuerza política por no obtenerla.

Volviendo a la empresa Tamul S.A., que, aunque en condiciones de total inferioridad frente a la competencia de Buquebus, aún sobrevivía en 1993 con el buque "Ciudad de Mar del Plata", tuvo que dar quiebra en el año 1997. Por lo tanto, hoy el mercado se divide entre Buquebus, Aliscafos -que fue comprada por Buquebus- y Ferrylíneas, que también fue comprada por Buquebus mediante la empresa chilena Inverfin S.A. Es decir que la explotación de la ruta fluvial que une Colonia con Buenos Aires es un monopolio. La firma Tamul S.A., que sufrió en carne propia el efecto de las actividades anticompetitivas y monopólicas de Buquebus y de Juan Carlos López Mena, ha iniciado una querella ante el Juzgado Nacional de Primera Instancia Criminal de Instrucción N° 12, Causa 24.954/99, caratulada: "López Mena y otros.- Asociación Ilícita". Allí se atribuye la jefatura de dicha asociación ilícita a López Mena.

También en Argentina, ahora desde un órgano oficial, la Secretaría de Defensa de la Competencia y el Consumidor, que depende del Ministerio de Producción, se realizó una investigación en el año 2002, tendiente a determinar el abuso de posición dominante en el transporte de pasajeros en el Río de la Plata por parte de la empresa de López Mena.

Asimismo, en Argentina el señor López Mena fue denunciado ante la Oficina Anticorrupción del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, con fecha 6 de enero de 2005, a los efectos de que se llevara adelante la investigación que podría sindicarlo como autor del delito de lavado de dinero. ¡Vaya si será grave esta denuncia! En nuestro país el delito de lavado de dinero en general y, en particular, el lavado de dinero de las ganancias originadas en delitos vinculados con la corrupción pública en el sentido amplio, tiene prevista su tipificación en el artículo 30 de la Ley N° 17.060, Ley Anticorrupción, que también refiere al delito de tráfico de influencias. Podemos decir que, según nuestro ordenamiento jurídico, la tipificación de estas figuras constituye una contribución relevante al principio del alto interés público de combatir el delito, la delincuencia organizada en general y la actividad delictiva de carácter económico en particular, tal como refiere el Poder Ejecutivo en el mensaje que acompañó el proyecto que culminó en la promulgación de la Ley N° 17.060.

Como decía anteriormente -más de un colega va a decir que son documentos del año 1991, pero hay denuncias del año 2005; están todas a la orden para ser fotocopiadas; se las entrego a cada uno que las quiera-, estos aspectos tienen mucha relevancia, porque estamos tratando un tema que es muy delicado, porque hace a la sensibilidad y a la percepción de la gente en materia de transparencia, de cristalinidad y de la tranquilidad que, inclusive, debe tener el Gobierno, que desde hace treinta años o más está agitando la bandera de la transparencia y la cristalinidad. Creo que el hecho de que hoy podamos tener oportunidad de leer y conocer estas denuncias aporta mucho al tema que estamos tratando.

Volviendo a nuestro país, en agosto del año 2001 el entonces Senador Reinaldo Gargano denunció a esta empresa por una deuda de US$ 2:000.000 con la Administración Nacional de Puertos por concepto de tasa de embarque, tasa de la cual es agente de retención, por lo que podría configurarse una apropiación indebida. Asimismo, están las denuncias del señor Senador Fernández Huidobro y las deudas que la empresa tiene con el Estado.

Entonces, ¿nos podemos dar el lujo de mantener a esta empresa que se ha financiado, precisamente, con las deudas que ha mantenido con el Estado? Esa es una de las cuestiones que vamos a ir trasmitiendo en el transcurso de esta exposición.

Por otra parte, la empresa que solicita la prórroga del contrato de la terminal ofrece una inversión de US$ 700.000. Es lo que ya había planteado hace algunos años, hace bastante tiempo, creo que al año de comenzada la concesión; más adelante, mencionaré la fecha. En cambio, el contrato original de la licitación

oscilaba entre los US$ 7:000.000 y los US$ 9:000.000; todavía no estamos de acuerdo con la cifra, pero en definitiva la inversión es diez veces menor por estos diez años que se solicitan de ampliación de la concesión con respecto a lo que se invirtió en la primera licitación. Asimismo, se le mantiene el canon. O sea que tendremos menos inversión, igual canon, más negocios para la empresa y menos ingresos para el Estado.

Para ilustrarnos más con referencia a este tema debemos recordar que hace varios años la empresa Buquebus viene haciendo campaña en contra del puente Colonia-Buenos Aires. La empresa -o el empresario- ha venido haciendo esta campaña desde hace mucho tiempo. Y el señor Ministro, antes de asumir su cargo, hizo declaraciones en el sentido de que el puente Colonia-Buenos Aires no era una prioridad para este Gobierno y que esa obra podía esperar treinta o treinta y cinco años más. Expresó que no era prioridad de este Gobierno; que habían pasado otros que dijeron que lo iban a hacer y no lo hicieron; pero, en definitiva, este Gobierno ya lo descartó y ni siquiera dice: "Vamos a intentar hacerlo".

Tengo otra documentación; serán perlas para más adelante.

El señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, descartó que en estos cinco años pueda concretarse la construcción del puente Colonia-Buenos Aires. Expresó: "Estamos convencidos de que se trata de una iniciativa que no tiene ninguna posibilidad de concretarse en estos cinco años". En la Comisión parlamentaria el señor Ministro señaló: "No puedo decir qué es lo que va a pasar dentro de quince, veinte o treinta años; a lo mejor, esta obra que hoy es un gran desafío, que no estamos maduros para llevar adelante, en otro momento se pueda asumir. Pero no es posible incorporar el proyecto en este período". Esto fue expresado en junio de 2005.

El 20 de enero de 1998 se señaló: "Buquebus está en contra del puente Colonia-Buenos Aires"; no lo voy a leer todo, porque resultará aburrido. No queda bien que haya tantas coincidencias entre lo que dice una empresa y lo que posteriormente manifiesta un Ministro. No queda bien que una empresa haya bregado durante diez años por obtener una ampliación en el puerto de Montevideo y se le haya negado sistemáticamente por los gobiernos, y que hoy se le dé por la inversión que ofreció varios años atrás. Además, se le cambia el objeto porque se le agregan más negocios. No queda bien, no es transparente, no es cristalina esta forma de actuar, y todavía estamos a tiempo de corregirlo; estamos a tiempo de cambiar.

Es importante volver líneas atrás, cuando hablaba de la primera entrevista al señor Ministro Rossi, quien se refería a que el Estado no se podía permitir mantener una empresa que permanentemente reiteraba incumplimientos.

En ese sentido, es bueno saber que además de las denuncias del entonces Senador Gargano y del señor Senador Fernández Huidobro, esta empresa figura como una de las cien mayores deudoras del Banco de la República y que actualmente están en el fideicomiso.

Voy a dejar esto para más adelante, pero quiero decir que estas coincidencias, que no son buenas -por lo menos no es bueno que estas coincidencias sean tan evidentes, porque generan suspicacias...

(Interrupción del señor Representante Orrico.- Respuesta del orador)

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Voy a solicitar que no dialoguen y que todos colaboremos con el clima de la interpelación.

Señor Diputado: por favor, prosiga sin hacer comentarios.

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Antes de ingresar a las preguntas al señor Ministro, quiero decir que por algún medio de prensa he podido escuchar que se cuestionaba este llamado a Sala. No entiendo esa actitud porque estamos haciendo política, estamos en política, trabajamos en política y somos políticos; que un Diputado por mi departamento diga que este es un llamado a Sala para hacer política es algo que realmente no entiendo. ¡Al que le caiga el sayo que se lo ponga! Seguramente estará un poco incómodo, porque si anduvieron abrazados con el empresario en distintas tribunas políticas haciendo campaña departamental, cuando le tocan el chiche...

Reitero nuevamente que la intención de este llamado a Sala al señor Ministro es con el espíritu de contribuir a que, de alguna manera, se pueda cambiar esta decisión que lleva adelante el Poder Ejecutivo, se llame a licitación pública y se consigan mejores condiciones económicas para el Estado.

Con el permiso de la Cámara, voy a compartir otro documento. Quiero poner en conocimiento del señor Ministro que diferentes empresarios vinculados a la actividad turística del puerto consideran muy inconveniente la ampliación y modificación que se piensa realizar en el puerto de Montevideo. Tanto es así que el cronista José Ripoll, de "Crónicas", habla de un llamado de alerta en la sala de empresarios encargados de atender la operación de cruceros que hacen escala en el puerto de Montevideo ante la posibilidad de que el anuncio del desarrollo de servicios anexos en la terminal de pasajeros derive en un aumento de los costos. El periodista Emilio Casalá dijo que querían que los turistas de cruceros disfruten en tierra de nuestra ciudad y del contacto con Uruguay; también hace una serie de reflexiones muy importantes referentes a la inconveniencia de la instalación de mangas, del uso de ómnibus y de diferentes medios que se plantean en esta ampliación de la concesión para la atención de los cruceristas.

Decía que quería hacer referencia a un artículo que tenía sobre la mesa pero que no encontraba entre los papeles -lo que en cierta forma provocó la risa de algunos señores Diputados-; no sé cómo llamarle, pero supongo que será una revista, un diario, un pasquín, un órgano oficial. Acá dice N° 1, SEPREDI -no vi de quién era-, y es importante que lo que dice aquí se ponga en práctica. Si se está tan convencido de que realmente hubo joda -¡si están convencidos de que hubo joda!- y dicen que se terminó la joda, que lo demuestren con hechos, que lo demuestren con transparencia, que lo demuestren con cristalinidad y que lo demuestren llamando a una licitación; que demuestren que esto no es ningún pago de favores políticos. Entonces sí podremos decir todos juntos que se terminó la joda, si es que la hubo.

No podemos decir una cosa y hacer otra.

Voy a ilustrar a los señores Diputados sobre los puntos del expediente tramitado en la Administración Nacional de Puertos. En setiembre de 1996 -voy a las fechas, como mencionaba anteriormente-, la empresa gestionó una solicitud de ampliación de la concesión, y en uno de sus puntos refiere a que la inversión final original sería de US$ 9:000.000, aproximadamente; ahí solicitaba veinte años más de concesión. Debido, entonces, a que la inversión realizada era mayor que la prevista, las autoridades de la Administración Nacional de Puertos de ese momento vieron con buenos ojos la concesión de dicha ampliación. Pero esto no fue recogido por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas de ese entonces, porque el Tribunal de Cuentas lo observó aduciendo que un artículo del pliego de condiciones establecía que no se podía prorrogar la concesión hasta que esta estuviera finalizada. Es cierto; la intención estuvo desde el principio.

Acá no estamos cuestionando la intención, no estamos cuestionando la legalidad, sino que estamos cuestionando la conveniencia y señalando que es necesario conseguir mejoras económicas para el Estado, porque si se llama a una licitación se pueden conseguir mejores ofertas para la terminal del puerto de Montevideo.

En ese momento, la Administración Nacional de Puertos resolvió prorrogar por diez años más esta licitación, supeditado a la aprobación del Poder Ejecutivo. De acuerdo con la información que obra en mi poder, eso fue negado, atendiendo al artículo 22 del pliego original -que era el que comentaba-, que fue observado por el Tribunal de Cuentas de la República. El Tribunal consideró que la empresa manejaba entre sus argumentos para esta solicitud elementos económico-financieros que dificultaban la búsqueda de créditos externos.

Hay que tener en cuenta que la empresa admite un error en la valoración de su oferta inicial, lo cual no es responsabilidad del Estado. Si la empresa se equivocó, licitó y pagó más de lo que debía pagar por una concesión, no es problema del Estado; es problema de la empresa. Esto está clarísimo.

El 3 de marzo de 2000, la empresa vuelve a solicitar la ampliación referida, ofreciendo la construcción de un tubo -manga- para aquellos viajeros que arribaran en buques turísticos de ultramar, manifestando en ese momento que la inversión sería como mínimo de US$ 700.000. Ya en ese momento manejaba realizar una inversión diez veces menor por diez años más de concesión.

También decía la empresa que al no contar con el elemento mencionado anteriormente, los pasajeros en cuestión -tenía una preocupación tremenda- se privan del confort de los servicios que se brindan en la terminal: "free shop", cafetería y todos los negocios de los que a partir de ahora van a gozar.

Seguidamente, el Director de la Asesoría Económico-Financiera de la Administración Nacional de

Puertos reitera que se mantienen las conclusiones de su informe de 21 de febrero de 2000, en el que manifiesta que la inversión no se recuperaría en el plazo de diez años previsto originalmente. En esa actuación de la División Comercial, de enero de 2003, informa que en los últimos meses se verifica una recuperación de los tráficos de pasajeros y vehículos a partir de la recuperación de la economía argentina que permitirían a la empresa cumplir con la propuesta de canon e inversión oportunamente aprobada.

Me quiero detener acá. Ya en 2003 la División Comercial informaba que en los últimos meses se había recuperado el tráfico de pasajeros por la recuperación de la economía argentina y que la empresa podría cumplir con la propuesta de canon e inversión oportunamente aprobada. Sin embargo, según lo manifestado en su momento por el señor Senador Gargano, debía US$ 2:000.000 de retenciones de tasas de embarque al Estado.

En otra actuación, en marzo de 2004, el Departamento de Planificación dice, entre otras cosas: "Visto los obrados de la empresa, no justifica en forma clara cada una de estas obras con los servicios que son objeto de esta licitación". O sea que la oferta que estaba haciendo Buquebus en ese momento no se justificaba. Reitero que todavía no había una justificación de que las obras y los servicios que se iban a prestar fueran el objeto de la licitación.

Dice: "En particular, deberá manifestarse" -por parte del Directorio- "el acuerdo con el monto a invertir, US$ 700.000, el plazo y cronograma de la inversión que serían cinco años".

Más adelante -y más cerca de 2004-, la División de Operaciones Portuarias dice que, "por lo que surge del expediente, se pretende que la terminal de pasajeros actual, además de atender el tráfico fluvial, atienda toda la operativa de pasajeros, evitando que circulen por los muelles actuales pasajeros y tripulantes a pie. Esto nos parece adecuado. El promedio de turistas por buque crucero quedó aproximadamente en 700 personas. Esto nos lleva a que la inversión solicitada de un solo ómnibus con capacidad para cien personas sea insuficiente. Hay que tener en cuenta que nos propusimos dar calidad a los cruceristas y que no demoren más de quince minutos en acceder a la ciudad a tomar las excursiones".

En este punto quiero hacer un pequeño agregado: no solo en las actuaciones posteriores se va a ver que primero se aumentó a dos el número de ómnibus -con las capacidades que acá se mencionan-, sino que después se bajaron las exigencias y estas quedaron en dos ómnibus, sin ningún tipo de especificación.

La misma División de Operaciones Portuarias dice que "El área de veintiún ómnibus en 'buques determinados' resultará chica y debería darse el servicio de dejar los pasajeros en la puerta o en el exterior del recinto portuario en área a determinar". Acá se comienza a nombrar los nuevos servicios a prestar. "En cuanto a los servicios adicionales de telecomunicaciones, casas de cambio, etcétera, resultan de interés para todos los turistas". También dice que debería considerarse, sobre los nuevos negocios, si es que la ANP participaría de alguna manera de ellos. Y cierra diciendo que la cantidad de turistas de esa temporada -2004- fue de 40.912 y que en este nuevo esquema pasarían necesariamente por la terminal.

Asuntos Jurídicos, con fecha 22 de marzo de 2004, resolvió: "Distinto es el caso de las modificaciones que se pretende introducir en cuanto a obras y nuevos requerimientos de inversiones, lo cual conlleva necesariamente una modificación al contrato de concesión originalmente suscrito".

La Actuación N° 18 de la Gerencia General dice: "En función del menor volumen económico de inversión debe analizarse el canon que correspondería abonar en el mismo con relación a lo abonado en el período inicial". También dice: "Tampoco sería correcto dar la cantidad de ese negocio de oferta turística o de comercio a la terminal, por lo que debe efectuarse un reglamento de operaciones que regule el tema antes de su operación".

Ahí sigue una serie de anexos, que son los que apoyarían la resolución del Directorio de la Administración Nacional de Puertos. El literal d) del artículo 1° del anexo I dice: "Disponer de espacios destinados a locales para uso de operadores turísticos en el edificio actual de la terminal".

El artículo 3° del anexo I dice: "Los pasajeros de buque crucero no abonarán precio alguno al concesionario por concepto de uso de las instalaciones de la terminal".

El artículo 4° es muy importante. Si prestamos atención a lo que leí antes, de la República Argentina,

y las denuncias que allí hay contra esta empresa, vemos que hubiera sido fundamental mantener el punto 4°, tal como se recogía en la resolución que leí al principio, de 27 de abril de 2005, con estos anexos. Sin embargo, se sacó. Acá dice: "El concesionario no podrá prestar, sea en forma directa o indirecta, servicios de transporte y/o turísticos a los pasajeros de buques cruceros". Esto se sacó, como también que no iban a pagar tasas por el uso de la terminal. También se sacó el lugar destinado a los operadores turísticos que estuvieran en el edificio actual de la terminal. Y no entendemos por qué se sacó, flexibilizando las condiciones que venían de la Administración anterior. Eso no lo entendemos.

Por su parte, la Gerencia General, y a tenor de las condicionantes que deberán exigirse para la extensión del plazo de la concesión, ha implementado un anexo en el que se destacan: en el literal d) del numeral 1), la salvaguarda de las actividades que hoy realizan los operadores turísticos obligando a disponer de espacios físicos para su gestión; la conveniencia de que el actual concesionario no compita con los citados operadores, por lo que en el numeral 4) se dispone la inhibición en tal sentido; el establecimiento en el numeral 3) de una cláusula para que el nuevo tránsito de pasajeros por la terminal no derive en una sobretasa a cobrar por parte de la firma concesionaria.

Eso es lo que decían los anexos anteriores y así fue elevado a la Presidencia.

La División Comercial dice en la Actuación N° 34, "Prórroga.- Licitación Pública 2/993": "Podrá ser renovada por períodos adicionales ídem a las cláusulas de licitación y sucesivas mediante resolución del Poder Ejecutivo sujeta a los mismos términos, a excepción de la extensión del plazo y canon".

O sea que si los tiempos no daban para llamar a una licitación, se podría haber manejado, como lo hicimos hace pocos días en la Comisión, la posibilidad de ampliar por menos tiempo y haber llamado a una licitación, o se podría haber ampliado, en las condiciones en las que se pretende hacerlo, pero modificando el canon para que surgiera una mejor ecuación económica para nuestro país.

La Actuación N° 36 de la División Comercial -es de lo que les hablaba al principio- dice que el monto previsto de la inversión inicial era de US$ 6:100.000 y el monto real de la inversión efectuada, de US$ 9:075.368. Luego, en el mismo expediente se expresa que se gastó esa plata según la empresa, porque no se cuenta con los datos oficiales. El monto de la prórroga es de US$ 700.000. Se hace un comparativo entre lo inicial, US$ 6:100.000, que era lo que se preveía, lo que supuestamente dice Buquebus que gastó -US$ 9:000.000- y la suma por la que se le va a prorrogar, es decir, US$ 700.000.

Posteriormente esto vuelve a la Secretaría General para ser sometido a consideración del Directorio en la próxima sesión. Se establece que el proyecto de resolución a ser considerado deberá hacer mención, entre otras cosas, a que del estudio comparativo de las condiciones en que se otorgó el plazo inicial y las acordadas en las presentes actuaciones por la prórroga del plazo de la concesión, surge como adecuado lograr una mejora de estas. Precisamente, el considerando III de la resolución del 27 de abril de 2005, firmado por el ingeniero Loureiro y la escribana Carnelli -que leí al principio-, dice que el Cuerpo manifiesta que del estudio comparativo de las condiciones en que se otorgó el plazo inicial y las condiciones acordadas para la prórroga del plazo de la concesión surge como adecuado lograr una mejora de las condiciones. Esto fue lo que firmaron las autoridades salientes de la Administración Nacional de Puertos.

El 7 de julio de 2005 vuelve del Ministerio, y después va a la Gerencia General, donde se le introdujeron algunos cambios, por ejemplo con respecto a la Resolución N° 168/3.364 del Directorio -que recién mencionaba- no vinculados a las obras a ejecutar y que referían a los precios y servicios, y se suprimen los numerales 3 y 4, según la Actuación N° 29 de Gerencia General, Asunto 040032. En esta actuación se suprime lo resuelto en el anexo del anterior Directorio, rebajando las exigencias y eliminando la posibilidad de que las empresas de turismo estén en las terminales, dejando abierto el cobro de tasas a los cruceristas y la oportunidad de competir vendiéndoles servicios.

Señor Ministro: queremos saber cuál fue la razón para eliminar estos puntos, cómo nos puede garantizar que no se van a cobrar tasas por el servicio de uso de la terminal a los pasajeros de cruceros, o que no va a haber competencia desleal por parte del concesionario con las empresas de turismo que hoy prestan servicio en el puerto. También queremos saber por qué se anuló el literal d) del artículo 1°, donde

se especificaban los espacios físicos para la instalación de estas empresas.

Con fecha 11 de julio de 2005, estando integrado el nuevo Directorio de la Administración Nacional de Puertos, se remite al Ministerio de Transporte y Obras Públicas -con la firma del Vicepresidente en ejercicio de la Presidencia, señor Gastón Silbermann, y de la escribana Alicia Carnelli, Secretaria General interina del organismo- la actualización del anexo referido a las inversiones comprendidas en la prórroga del contrato de la terminal fluviomarítima de pasajeros del puerto de Montevideo, que sustituye la propuesta que obra en la Actuación N° 29 del expediente N° 040032 y que recogió la Resolución N° 168/3364 del Directorio. ¿Qué significa esto? Que el 11 de julio el novel Directorio de la ANP -no lo voy a juzgar-, muy rápidamente, pero muy rápidamente, dejó sin efecto una resolución de un Directorio que tenía varios años de trabajo y de estudio sobre el tema. Y digo "rápidamente" porque el viernes 12 de agosto pasa a la ANP desde el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. El lunes va a la Unidad Reguladora de la ANP, a la Dirección de Asuntos Jurídicos; se pasa el informe de la doctora Liliana Peirano; se eleva a una oficina que se llama Contencioso y luego a la Dirección de Asuntos Jurídicos -se recoge toda la información que durante años fue tramitada en los expedientes-, y el martes pasa a la Gerencia General, a la Secretaría General, para dar cuenta de la resolución al Directorio, en su primera sesión. Todavía el Directorio no había tomado conocimiento de esto, que venía desde la Gerencia General; tal vez ese sea el procedimiento. Pero transcurren viernes, sábado y domingo; el lunes pasa, como un jet, por todas las oficinas y llega con todas las resoluciones y las nuevas incorporaciones que hace la Administración Nacional de Puertos a algo que viene desde hace muchos años y que, por lo menos a mí, me llevó un montón de días estudiar. No cuento con asesoramiento; quizás, si lo hubiera tenido, habría sido más fácil.

Hay dos resoluciones, una del Directorio del 11 de julio y otra que deja sin efecto su propia resolución, y después hay otra que deja sin efecto todas las resoluciones anteriores. No las voy a leer porque son muchas páginas y, además, ya lo hizo el señor Ministro en la Comisión.

Resumiendo: en todas estas actuaciones queda de manifiesto que desde hace años existe la intención de otorgar la ampliación, lo que no quiere decir que esté bien. Vamos a entendernos: no quiere decir que porque venga de atrás esté bien. Por ejemplo, la concesión de la Ruta N° 1 venía de atrás, estaba mal y se dejó sin efecto; al señor Ministro o al Ministerio no se les ocurrió hacer algún acuerdo y que siguieran para adelante.

Nosotros entendemos que así como está planteado está mal. Por lo menos, entendemos que los Directorios anteriores tuvieron la intención de mejorar las ofertas, lo pidieron y lo escribieron, como escribieron esta resolución de abril de 2005. Lo que no nos queda claro, y no le encontramos explicación, es que no se cambie algo si es que está mal. No le podemos echar la culpa a la anterior autoridad, porque hay mecanismos. Por ejemplo, si no tenemos tiempo de licitar podemos hacer una ampliación por un año y hacer la licitación, de modo de que todo sea más transparente, más cristalino y demás con la gente con que estamos tratando, evitando las suspicacias que esto causa.

Así que todos los Directorios anteriores, salvo el nuevo Directorio de la Administración Nacional de Puertos, querían conseguir mejoras económicas en la propuesta hecha por la empresa. No se llamó a oferta y el Estado no pidió que se hicieran las mangas ni absolutamente nada; la oferta vino desde la empresa. Y las condiciones desfavorables para la empresa fueron sacadas.

No hay ningún elemento técnico que avale esta ampliación que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas concede a la empresa. No se puede querer confundir a la opinión pública diciéndole que a partir de ahora esta empresa va a generar US$ 1:000.000 extra a la Administración Nacional de Puertos, porque ese monto, que ya le está ingresando, surge de la cantidad de pasajeros que están arribando al puerto de Montevideo, y en la medida en que tengamos una buena terminal y un buen servicio fluviomarítimo, no me cabe ninguna duda de que se va a seguir mejorando. Del mismo modo, por la manera en que se está trabajando en el turismo, estoy seguro de que van a seguir llegando más turistas. O sea que más de US$ 1:000.000 vamos a recaudar, pero no por la gestión de la terminal del puerto, sino por otra, por la que se está realizando a nivel de operadores, del Ministerio de Turismo y Deporte, y demás.

La intención es ampliar la concesión, manteniendo los diez años y el canon, asegurando más negocios y admitiendo que las inversiones sean de nada más que US$ 700.000, contra los US$ 7:000.000 iniciales. Es obvio que se mejora muchísimo la ecuación económica de la empresa en perjuicio de la sociedad y, por qué no, de los pasajeros. Cabe preguntarse si en la negociación no podría haber surgido una rebaja en los pasajes, que son bastante caros, por cierto. Ahora viajo en PLUNA.

(Hilaridad)

——Viajo con las empresas del Estado.

En esta mejora económica no se prevé ningún retorno, teniendo en cuenta que tal vez comiencen a pasar obligatoriamente los cruceros. Digo "tal vez" porque en la Comisión a la que fue invitado y participó amablemente el señor Ministro nos dijo que de ninguna manera se iba a obligar a los pasajeros de los cruceros a pasar por la terminal. O sea que los operadores turísticos van a tener la opción de utilizar o no las instalaciones de la terminal.

No quiero dar lectura a los documentos para no aburrir, pero sería muy importante que alguien se tomara el trabajo de leer estos informes de personas que trabajan en el puerto y conocen la operativa del crucero, información que recoge el periodista Emilio Casalá en el diario "El País" del 12 de setiembre. Este es un documento muy interesante, en el que se explica el porqué de la negativa a las mangas y un montón de datos que inclusive manejé en la Comisión.

Decía que no hay posibilidades de retorno económico importante para el Estado en vista de lo planteado con relación a estos setenta mil u ochenta mil pasajeros que por año podrían visitar los "free shops", futuras casas de cambio, restoranes, cafeterías, bares, servicios telefónicos nacionales e internacionales, telefax, correo, oficinas de reserva de hoteles, servicios de excursiones y de automóviles de alquiler. Esto es lo que propone la empresa y lo que está escrito; no lo estoy inventando yo. Esto está escrito en la propuesta de la empresa y son los mayores negocios que se le están dando por mucha menor inversión e igual canon.

Pido que me disculpe el señor Ministro porque me tomé el trabajo de hablar con el ingeniero Loureiro, puesto que tenía una duda, una espina. En definitiva, todo va a quedar entre lo que me dijeron y lo que el señor Ministro me contestó en la Comisión; quedará por esas. López Mena ofreció por la prensa construir la terminal de pasajeros de Colonia gratis para la ANP. La información que tengo -más allá de que no sé si se hizo el estudio legal del que me hablaba el señor Ministro cuando le pregunté esto- es que la propuesta que se hizo verbalmente, no por escrito, al señor Ministro por parte del Presidente del Directorio saliente, era que se hiciera gratis la terminal de Colonia y que después la ANP la trabajara o hiciera lo que tuviera que hacer porque eso era lo mejor, era bárbaro, ya que por los primeros diez años se construiría en Montevideo y por los segundos diez, en Colonia. Por lo que nos decía el señor Ministro, eso fue tratado en la interna de la Administración Nacional de Puertos y no en conversaciones con él.

Les quería hacer un comentario a raíz de lo que hablaba hoy acerca del Banco de la República. Hoy estamos tratando con una empresa que fue severamente cuestionada por los Senadores Fernández Huidobro y Gargano, entre otros. Además, están las cuestiones que hoy presenté en Sala, con las copias de las denuncias realizadas en la Argentina.

El primero de los citados, el señor Senador Eleuterio Fernández Huidobro, realizó denuncias ante el BPS, la DGI y la Dirección Nacional de Aduanas por una presunta defraudación tributaria y evasión por parte de la empresa. El segundo denunció el atraso en el pago de US$ 2:000.000 a la Administración Nacional de Puertos, deuda que aún no ha saldado y por la que ha hecho convenio. Reitero que es deudor, no ha pagado y ha hecho convenio; cuando uno hace una refinanciación, sigue siendo deudor hasta que termine de pagar lo que debe. Buen pagador es el que paga y asume los compromisos cuando los debe asumir; ese es un buen pagador.

Con respecto a los US$ 2:000.000 que mencionaba, ese era el monto que debía pagar a la Administración Nacional de Puertos, incurriendo en lo que sería una apropiación indebida al no verter la tasa de embarque que retiene en nombre del Estado y que según el contrato debería pagar por adelantado dentro de los diez primeros días de cada trimestre.

Además, en abril de 2003 -según versiones de prensa- la empresa Los Cipreses se encontraba entre los cien mayores deudores del Banco de la República Oriental del Uruguay. Los datos son los siguientes: la deuda de Los Cipreses es de US$ 2:783.870, riesgo 4.

Y a esa fecha también figuraría, en la categoría 4, con una deuda de US$ 1:629.677,23 en el Banco Comercial. Sabemos que eso está en fideicomiso; está en Thesis. También sabemos que hay un expediente N° 34.939 del Banco de la República Oriental del Uruguay, pero no tenemos idea de dónde está porque no lo pudimos encontrar; tal vez esté en tratamiento en alguna oficina por ahí. En definitiva, no pudimos saber de él. Sí sabemos que aún mantiene deudas con la Dirección Nacional de Hidrografía por el pago del canon del puerto de Piriápolis.

Les quiero leer algo muy interesante. La firma Buquebus denuncia trabas a varios proyectos. Esto lo hace el 15 de octubre de 2004, en tanto la deuda que les mencioné es de 2003. Hay un documento en el que se dice: "Consultado acerca del pasivo de Buquebus, López Mena aseguró mantener una deuda muy chica con el Banco República, con cuyos pagos está totalmente al día". Me detengo un segundo porque el otro día estábamos leyendo las afirmaciones del Presidente del Banco de la República, economista Calloia, que decía que todavía están negociando porque no ha pagado nada. Sin embargo, López Mena dijo tener garantías reales muy por encima del valor de la deuda y aseguró ser un gran cliente del BROU, que, según él estima, "está deseando que le pidamos dinero prestado". O sea que según él, el Banco de la República Oriental del Uruguay está deseando que Buquebus le pida dinero prestado. Esto es lo que él dice en "El Observador" del 15 de octubre de 2004. ¿Por qué el Gobierno no toma todos estos datos en cuenta? ¿Por qué no los toman en cuenta el BROU, el Banco Comercial, la Dirección Nacional de Hidrografía, la Administración Nacional de Puertos? ¿Por qué no se observan los distintos incumplimientos a lo largo del tiempo antes de definir una contratación con esta empresa Los Cipreses o Buquebus? ¿Por qué no se tiene en cuenta esa situación, como se hace con cualquier otro deudor que se encuentre en fideicomiso y que tenga deudas con los bancos? Pregunto esto porque vemos que un productor rural, si está en la categoría 4 ó 5, no puede acceder a un crédito. ¡Ni hablar! No tiene cómo acceder a un crédito para poder trabajar si está en alguna de esas categorías.

Teniendo en cuenta las declaraciones del señor Ministro en la prensa y haciendo la comparación con las causas que motivaron que se dejara sin efecto la concesión de Consorcio Ruta 1, ¿por qué no se procedió de la misma manera o se empleó el mismo criterio? ¿O acaso esta empresa está catalogada por este Gobierno como cumplidora de sus compromisos?

Recuerdo que el señor Ministro decía en la Comisión que la empresa había cumplido con todas sus obligaciones, aun en el peor año de la crisis. Sin embargo, de todas las informaciones que tenemos surge que no ha cumplido con nada.

¿Por qué no se trató de mejorar la oferta? Había caminos para hacerlo. Y si no los había, porque el señor Ministro decía en la Comisión que se consiguió lo que se pudo y no más, demos transparencia al procedimiento y llamemos a licitación. No tenemos por qué estar atados a lo que oferte una empresa ni tenemos la obligación de otorgar una ampliación, porque eso es facultad del Poder Ejecutivo; es un derecho en la medida en que sea conveniente para el Estado.

Si acá hay una historia para cambiar y esto venía de atrás, el señor Ministro o el Poder Ejecutivo podrían haberla cambiado diciendo: "Esto no nos conviene; esto no conviene al Estado y, entonces, vamos a llamar a una licitación". Ahí se terminaba todo el tema y hoy no estaríamos en esta Cámara discutiendo el asunto.

Quiero leer parte de una publicación del órgano oficial de prensa de los trabajadores del SUANP, llamada "Vientos Marinos". Dice: "Buquebus: el cambio que no cambia.- La ANP se dispone a concederle a Buquebus por diez años más la concesión de la Terminal Fluviomarítima de Pasajeros del Puerto de Montevideo, pero al parecer, esta prórroga se daría en condiciones diferentes, otorgándosele el usufructo de un área mayor a la actual" -lo que también es un cambio en el objeto del contrato- "y en condiciones de inversión sensiblemente menores a las estipuladas en el contrato original.- En nuestra opinión, y si bien el TOCAF no establece artículo específico referente a las prórrogas, el hecho de que se estén modificando las condiciones originales, tanto en lo que hace a la inversión como a la extensión del área concesionada, son argumentos suficientes para realizar un nuevo llamado.- Pero si esto no bastara, miremos el contrato original, que en su cláusula décima establece que los períodos adicionales se harán en los mismos términos y condiciones, salvo la extensión del plazo de la concesión y el canon que se establecerán para cada período adicional.- Hasta aquí los errores de carácter técnico que a nuestro parecer se estarían incurriendo. Ahora bien, hablemos de los otros, de lo que hace a la

ética y a la cristalinidad de los procesos.- Es necesario mostrar transparencia y fundamentalmente lograr a través de ello que la gente recobre la confianza en la Institución Pública.- Debemos ser conscientes de que no estamos frente a una empresa cualquiera, sino de Buquebus y con ello, de López Mena. Recordemos que Buquebus, amparada en la situación general del país, aprovechó para socializar sus pérdidas, o sea repartirlas entre todos, recorriendo el camino tradicional, primero, rebajas salariales compulsivas, despido de trabajadores, culminando con la refinanciación de deuda (que alcanzó a los US$ 3:000.000) en condiciones sumamente favorables y diríamos que únicas, amparadas seguramente en sus relaciones con la política, concretamente con el Foro Batllista.- Hoy, sus relaciones están vinculadas al Frente Amplio, en su más reciente apoyo a la candidatura del actual Presidente doctor Tabaré Vázquez [...]. Apostamos a que el Directorio de la ANP y el Ministerio de Transporte disipen las dudas, mostrando que en realidad hay otras formas de hacer las cosas.- Si bien estamos de acuerdo con la intención de mejorar y ampliar la Terminal de Pasajeros, dotando de mejores comodidades a los visitantes que llegan en los cruceros y a las empresas que brindan servicios a los mismos, debemos establecer reglas de juego claras, e igualdad de condiciones para todos, sin caer en el amiguismo o en el pago de favores". Reitero: esto se publicó en "Vientos Marinos", el órgano de prensa del Sindicato Único de la Administración Nacional de Puertos.

Cierro esta primera intervención diciendo al señor Ministro que nuestra esperanza es poder cambiar esta situación, en el buen sentido de la palabra. Queremos mejores condiciones económicas para nuestro Estado, que se llame a una licitación pública, que se sea transparente y que todo siga funcionando bien. En la medida en que se siga en el camino de mejorar la capacidad o la operativa del puerto para atender a los cruceristas, también es importante atender a quienes saben del tema, que operan todos los días, que están trabajando con los cruceristas, que conocen cuáles son sus dificultades para movilizarse y los tiempos que requiere salir del puerto en buenas condiciones para que la gente tenga tiempo de ir a Colonia, a Punta del Este o a un restorán en las sierras, es decir, de hacer lo que tenga ganas de hacer o de quedarse en Montevideo.

Es de esperar que en el futuro no aparezcan más historias de esta naturaleza. Es por todos sabido que hay emprendimientos e intenciones de inversión, y bienvenidos sean. Si hay intenciones de invertir por parte de Buquebus o Los Cipreses, bienvenidas sean, porque lo que más necesitamos en el país es inversión. Precisamos trabajo para nuestra gente. Pero sería bueno que cuando surgieran estas inversiones hubiera transparencia y que no apareciera algún casino flotante, un puerto en la zona de Punta del Este o alguna línea terrestre entre Colonia, Montevideo, Punta del Este y La Paloma sin un llamado a licitación. Sería bueno que no aparecieran estas cosas porque de esa manera no tendríamos que estar con estas historias. Sería bueno que la gente no tuviese que hablar de estas cosas; sería bueno que no nos pararan y nos plantearan: "¿Esto qué es? ¿Por qué se lo dan? ¿Por qué diez veces menos?". Uno no lo sabe explicar porque no se lo saben explicar a uno. Digo esto porque hoy ni la Administración Nacional de Puertos ni el señor Ministro, por más que nos hable del tema por dos o tres horas, nos pueden convencer. ¡Ojalá nos pudieran convencer de que esto es bueno para el país y de que no se pueden conseguir mejores condiciones económicas! ¡Ojalá nos pudieran convencer de que esto es transparente, cristalino, conveniente y de que técnicamente es lo mejor!

No quiero terminar mi exposición sin hacer el siguiente comentario. En la última reunión de la Comisión dije que, coincidentemente con toda esta movida de Buquebus en Uruguay, hace pocos días, en julio -no tengo la fecha exacta-, en la República Argentina se autorizó a la empresa Los Cipreses S.A. a operar con cargas, correspondencia y encomiendas que incluyan mercaderías de exportación o importación desde y hacia los puertos de Colonia del Sacramento, de Montevideo y de Piriápolis en todas las frecuencias que realice para el transporte de pasajeros, ya sea en buques propios o arrendados.

Ya habíamos dicho al señor Ministro que no ha habido gestiones en ese sentido. El otro día nos habíamos preocupado bastante por un lío que hubo entre el puerto de Nueva Palmira y el de Juan Lacaze y sabemos que el señor Ministro solucionó rápidamente ese problema; eso, por suerte, ya quedó normalizado.

Finalmente, voy a leer las preguntas para el resto de los colegas, puesto que el señor Ministro ya cuenta con ellas.

La primera pregunta dice: "Es sabido que los deudores comprendidos en las categorías de riesgo 4

y 5 son objeto de múltiples restricciones, por su calidad de malos pagadores, como por ejemplo el no otorgamiento de créditos por parte de la banca del Estado, aun habiendo refinanciado y estando al día con la misma, así como la obligatoriedad por parte del Banco Central de que la banca privada los categorice por lo menos con riesgo 3. Teniendo en cuenta que esta empresa tiene abultadas deudas con el Estado uruguayo (Administración Nacional de Puertos, Dirección Nacional de Hidrografía, Dirección General Impositiva, Banco Comercial) además de que esta se encuentra en deuda con el Banco República encontrándose en el fideicomiso, en la mencionada categoría de riesgo 4, ¿por qué no se le ha dado el mismo tratamiento que a otros deudores de similares características? Naturalmente, en conocimiento de esta situación prácticamente pública, pregunto si su Ministerio solicitó los balances de Los Cipreses S.A. al Banco de la República, en qué fecha, con cuál número de expediente".

La segunda pregunta dice: "¿Es cierto, o no, que se agregan más negocios a los existentes en esta ampliación cambiando el objeto de la licitación original? ¿Cuáles son las razones técnicas y/o de conveniencia para el Estado uruguayo que aconsejan la ampliación del contrato para la explotación de la terminal de pasajeros del puerto de Montevideo?".

La tercera pregunta expresa: "¿Por qué se cambiaron las condiciones del Directorio anterior, que tenían en su redacción mayores exigencias para con la empresa, haciendo la intervención de este Ministerio condiciones más ventajosas para Los Cipreses S.A.?".

La cuarta pregunta no corresponde -pido disculpas-, pues está comprendida en la N° 2.

La quinta pregunta dice: "¿Por qué no se renegoció el canon, extremo previsto en el pliego original?".

La sexta pregunta expresa lo siguiente: "¿Por qué no fueron tomados en cuenta estos datos, que además ya fueron denunciados en anteriores oportunidades, por los Senadores Reinaldo Gargano y Eleuterio Fernández Huidobro?".

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Tiene la palabra el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Siguiendo la intervención del señor Diputado interpelante, prácticamente sentimos que está cumplida la labor de esta instancia de interpelación, porque el propio desarrollo de las referencias que hace el señor miembro interpelante demuestran que todo este proceso nace, se va desarrollando, perfeccionando, en algunos casos fracasando y, en otros, abriendo caminos, con absoluta prescindencia del actual Gobierno de la República y de la actual dirección de la Administración Nacional de Puertos.

En algún momento hasta se me ocurría que se estaba desarrollando un repaso autocrítico respecto a una situación. Creo que el señor Diputado hizo bien en promover la reunión en Comisión y también esta instancia, ya que hace bien debatir para poner en la práctica, en la realidad, algo que, por cierto, hemos afirmado y que queremos que sea lo más importante de nuestra conducta al frente del Ministerio de Transporte y Obras Públicas: que todos los temas que tienen interés para el país y para sus ciudadanos se puedan conocer, discutir y ventilar con absoluta transparencia.

De la intervención del señor Diputado surge que él cuenta con los mismos documentos, con los mismos antecedentes y con las mismas referencias que tenemos nosotros. Eso es bueno; demuestra que no es necesario convertirse en la Santa Inquisición -el señor Diputado hacía mención a que yo me había referido a ella en la reunión de Comisión-, porque como la voluntad del Gobierno es realizar las cosas en función de los intereses del país, sin discriminaciones de ningún tipo, con el objetivo de ir resolviendo las distintas situaciones que Uruguay debe enfrentar procurando el beneficio del conjunto de los uruguayos, no hay absolutamente nada que esconder, todo puede ser conocido, todo puede ser debatido. Las distintas intervenciones y opiniones -inclusive a través de los órganos de prensa o de algunas referencias recién señaladas- son precisamente eso: aportes a un debate democrático que tendría que ser posible en todas las áreas del Estado. Por cierto, el estar acá es un ejemplo de que esto es plenamente posible.

La historia de la terminal de pasajeros ya tiene algunos años en el país. En 1990 se discutía qué alternativas tenía Montevideo -era, prácticamente, Uruguay- para ofrecer servicios especiales de pasajeros. Los cruceros llegaban accidentalmente -si alguno llegaba- al puerto de Montevideo, y esa llegada se convertía en un acontecimiento absolutamente señalado.

Era el motivo de convocatoria de todas las familias uruguayas hasta el año 1990; no hace tanto tiempo. Inclusive, recuerdo algunos de esos cruceros emblemáticos que llegaban casi como la excepción que confirma la regla; al Uruguay no llegaba ese tipo de turismo.

Entonces, ante la Intendencia Municipal de Montevideo surgió la promoción de determinados empresarios que planteaban que entre las actividades a desarrollar para mejorar el transporte de pasajeros estaba la de que pudieran tener una terminal especializada. Como el puerto funcionaba en condiciones distintas a las que afortunadamente se han desarrollado y existen ahora -salvo un viejo pabellón realmente vetusto, no tenía otras comodidades que ofrecer al transporte de pasajeros-, se promovía un proyecto que hablaba de la construcción de una terminal de pasajeros en la zona de Punta Brava, en el muelle que se había utilizado para las obras de saneamiento de Montevideo.

Como dije, frente a estos planteamientos que se hicieron ante la Intendencia Municipal de Montevideo -tal vez haya algún archivo-, un Director de la Administración Nacional de Puertos que no es del Encuentro Progresista-Frente Amplio, pero que es una persona conocedora de los problemas portuarios, de las políticas marítimas y fluviales y que, a mi entender, desarrolló una labor importante en el puerto de Montevideo, el ingeniero Álvarez Massa, promovió un proyecto de llamado a licitación para la terminal de pasajeros.

A ritmo forzado para lograr concretar esta operación antes de que a esa Administración se le escapara la operación con pasajeros, en el año 1993 se hizo el Llamado N° 293, que fijaba su apertura para el 21 de febrero de 1994. Ese pliego de llamado ya traía incluido un artículo que voy a leer porque tiene relación con muchos de los elementos que se están analizando, como lo vamos a ver más adelante. Se trata del artículo 22 de este pliego, que establecía: "Plazo de concesión.- El plazo máximo de la concesión será de diez años. Esta concesión podrá ser renovada por períodos adicionales y sucesivos después que expire el término inicial acordado, mediante resolución de renovación de la concesión por decisión del Poder Ejecutivo con el previo asesoramiento de la ANP. Dichos períodos adicionales estarán sujetos a los mismos términos y condiciones, excepto a la extensión del plazo de la concesión y el canon que se establecerá para cada período adicional. Las opciones serán ejercidas por el concesionario" -escúchese bien- "mediante una comunicación escrita a la Administración Nacional de Puertos, por lo menos seis meses antes del vencimiento del plazo original o de cualquier plazo adicional. Después de recibida la solicitud de renovación, el concesionario y la ANP acordarán la extensión y el canon por los períodos de renovación. Si después de recibida la solicitud de renovación y antes de los tres meses de vencimiento del plazo de concesión no se llega a un acuerdo que satisfaga a ambas partes, la Administración Nacional de Puertos quedará en libertad de efectuar un nuevo llamado a licitación para una nueva concesión".

La Administración Nacional de Puertos, frente a las ofertas recibidas, el 3 de agosto de 1994 decide adjudicar la concesión al único oferente que se presentó y, por lo tanto, con la única oferta que se recibió a los efectos. Se realizan algunos trámites necesarios de confirmación de las ofertas y el 5 de setiembre de 1994 se ratifica la resolución, por lo que el Poder Ejecutivo adopta resolución definitiva el 21 de setiembre de 1994, con la firma del entonces Presidente de la República, doctor Luis Alberto Lacalle, y del Ministro de Transporte y Obras Públicas de la época, señor José Luis Ovalle. Luego, el 16 de noviembre de 1994, se firmó el contrato que en su artículo 10 expresa: "Plazo de la concesión y de ejecución y aprobación de las obras.- El plazo de la concesión es de 10 (diez) años contados a partir del acta notarial de entrega de las instalaciones. Esta concesión podrá ser renovada por períodos adicionales y sucesivos después que expire el término inicial acordado, mediante resolución de renovación de la concesión, por decisión del Poder Ejecutivo, con el previo asesoramiento de la ANP. Dichos períodos adicionales estarán sujetos a los mismos términos y condiciones, excepto la extensión del plazo de la concesión y el canon que se establecerán para cada período adicional. Las opciones serán ejercidas por el concesionario mediante una comunicación escrita a la ANP, por lo menos 6 meses antes del vencimiento del plazo original o de cualquier plazo adicional. Después de recibida la solicitud de renovación, el concesionario y la ANP acordarán la extensión y el canon por los períodos de renovación. Si después de recibida la solicitud de renovación y antes de los 3 meses del vencimiento del plazo de concesión no se llega a un acuerdo que satisfaga a ambas partes, la

ANP quedará en libertad de efectuar un nuevo llamado a licitación para una nueva concesión".

Como se advertirá, es la copia textual del artículo 22 del pliego de licitación. Esto tiene bastante que ver con la información que vamos a proporcionar.

Las obras comprometidas en el proyecto original no forman parte del canon. En realidad, el canon no es las obras comprometidas, sino que estas son el derecho de los oferentes -el único oferente hizo ejercicio de ese derecho- a presentar propuestas precisamente para construir una terminal de pasajeros en condiciones que cumplieran con las necesidades que tenía Montevideo para servir y promover el servicio a pasajeros.

En cuanto a las obras, hay documentos que refieren a alrededor de US$ 3:000.000. Con posterioridad, el desarrollo de estas obras se cotizó en más de US$ 6:000.000, de acuerdo con las constataciones que hicieron los propios servicios de la Administración Nacional de Puertos. Como el predio dispuesto por la concesión era más amplio que lo que es actualmente, se incluía alguna zona aledaña al edificio Santos y la inversión total que se realizó -incluyendo dicho edificio- llegó a US$ 9:075.000, tal como se registra en las documentaciones de la Administración Nacional de Puertos.

Además, quiero dejar constancia de que hay un certificado en el que se señala que la totalidad de las obras comprometidas fue cumplida en tiempo y forma; inclusive, hubo obras adicionales a este emprendimiento de construcción de una terminal de pasajeros y mejoramiento de ese otro edificio aledaño. Las cifras que efectivamente se manejaron como obras realizadas, aportadas al mejoramiento de esa zona, junto con las expectativas que se tenía en cuanto al movimiento de pasajeros en los primeros años de la concesión, no coincidieron con la realidad y fue lo que motivó que tempranamente apareciera una solicitud de prórroga del plazo. Es decir que al poco tiempo de que el concesionario se instalase y de que se construyera el nuevo edificio, se presentó ante la Administración Nacional de Puertos para pedir la ampliación del plazo -sobre la base de lo que interpretaba era un derecho que le daba el pliego- argumentando que era necesaria para garantizar la ecuación que le permitiera defender la inversión que había realizado y mantener el nivel de calidad de los servicios.

Frente a este planteo prematuro, hay un estudio por parte de la Administración Nacional de Puertos, realizado por un Directorio que no estaba integrado por ninguna persona del Encuentro Progresista-Frente Amplio-Nueva Mayoría. Ese Directorio, presidido por el ex Diputado Ruben Díaz, emite una resolución -la N° 1253/2983, de 11 de diciembre de 1996, expediente N° 963.036- en la que aconseja al Poder Ejecutivo la prórroga de los plazos por diez años. Entonces, el Poder Ejecutivo analiza esta prórroga. Existe un informe en el propio Ministerio en el que sus contadores admiten el argumento económico de la necesidad de equilibrar la ecuación. El Director de la División Jurídica del Ministerio de ese momento, el asesor del Ministro de la época, estima que la prórroga es posible -si es necesario, podríamos ir presentando la documentación- y que es conveniente su aprobación. Sin embargo, en el propio Ministerio hay informes técnicos que señalan que no se considera adecuada una prórroga tan temprana en un proceso que recién se ha iniciado. Hay técnicos del Ministerio -también tengo los informes- que señalan que no les parece conveniente dicha prórroga ya que el tiempo que hay por delante para la concreción de la concesión es demasiado prolongado como para sacar conclusiones.

Estas observaciones son recogidas en su momento por el Fiscal, quien también entiende que es un proceso demasiado prematuro, y por el Tribunal de Cuentas, que coincide en que no es necesario, observando solamente el aspecto de la oportunidad. El Tribunal de Cuentas no observa la legalidad, sino que admite que la prórroga es legal, pero la considera no oportuna. En ese sentido observa la actuación, por lo que el Poder Ejecutivo no otorga la prórroga solicitada.

El Directorio de la Administración Nacional de Puertos, al recibir esta respuesta negativa, estudia nuevamente el caso, vuelve a pedir informes a algunos de sus servicios técnicos y toma una nueva resolución -la N° 434/3003, de 2 de junio de 1997, expediente N° 971.298- por la que mantiene la solicitud de prórroga e insiste en la importancia que tiene para el funcionamiento de la ANP y de la terminal de pasajeros que se dé respuesta a esa necesidad de equilibrio de la ecuación que permita el funcionamiento del concesionario.

El Presidente de la Administración Nacional de Puertos me alcanza un informe, de junio de 1997,

precisamente cuando el Directorio toma esta resolución, en el que la ANP solicita al Poder Ejecutivo que revea el informe desfavorable de la Asesoría Técnica de Asuntos Portuarios del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, "en función de la valoración de elementos de trascendental importancia para esta Administración" -esto es lo que dice ese Directorio de la ANP, que no está integrado por personas del Encuentro Progresista- "como lo es no solo el cumplimiento de la totalidad de sus obligaciones por parte de la empresa, sino la envergadura de la obra realizada, que superó notablemente la obligación contractual". Esto es lo que establece el Directorio de la época en junio de 1997.

Esta discusión estaba en proceso cuando a nivel del transporte fluvial de Argentina y de Uruguay se genera la crisis que se empieza a desarrollar fundamentalmente en la segunda mitad de 2001 y que estalla en el país a principios de 2002. Allí se genera una serie de desfases en el funcionamiento de esta concesión y en el relacionamiento del concesionario con la Administración Nacional de Puertos, y yo digo en el funcionamiento de todo el país. Prácticamente no hay contrato, no hay concesión que no haya pasado por lo que fue el cataclismo, el terremoto de la crisis financiera de 2002, que culminó de la peor manera: paralizando al país. Este fue un largo proceso de acumulación de crisis y de retracción de la economía del país. Por lo tanto, efectivamente en 2002 hubo un paréntesis. Pero siguen las gestiones de prórroga inmediatamente después de estabilizada y asentada la situación y aparece un principio de acuerdo sobre las deudas que se generaron durante los años 2001 y 2002. Se documenta este principio de acuerdo y desde entonces se va desarrollando por parte de la empresa un cumplimiento regular de sus obligaciones para con la Administración Nacional de Puertos. A su vez, se comienza a hablar de la posibilidad de que la prórroga fuera acompañada de algunas obras adicionales y, por primera vez, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sugiere la posibilidad -en estas idas y venidas de gestiones que se realizaban ante la ANP y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas- de que las cifras que se manejaran para ese mejoramiento adicional de la terminal de pasajeros que acompañara la posible prórroga estuvieran por encima de los US$ 700.000. Por primera vez aparece esa cifra en documentos, lo cual lleva a la Administración Nacional de Puertos a solicitar informes, el 20 de febrero de 2004, que contestan el arquitecto Gonzalo Baranda el 3 de marzo de 2004, el ingeniero Daniel Ferreira el 4 de marzo de 2004 y a la contadora Ana Rey el 15 de abril de 2004; en este caso, la contadora, como encargada del área comercial, hasta promueve un borrador de un nuevo proyecto de resolución solicitando por parte de la Administración Nacional de Puertos la prórroga correspondiente. Los funcionarios mencionados son de carrera, de la Administración Nacional de Puertos, no han cambiado hoy y ya estaban en aquella época; vivieron todo este proceso y pusieron su firma cada vez que enviaron un informe, con la fundamentación correspondiente, y siguen en sus puestos y ofreciendo informes; cambió el Gobierno y la dirección de la Administración Nacional de Puertos, pero no la estructura administrativa del Estado. Las opiniones que antes se manejaban en el sentido de la conveniencia de otorgar la prórroga son las mismas y en el mismo sentido en que hoy nos las informan.

Sobre la base de los informes que acá se mencionaron, el 5 de julio de 2004 la Gerencia General de la Administración Nacional de Puertos aprueba las propuestas que vienen de sus servicios y recomienda un anexo como una forma de establecer con mayor precisión cuáles son las obras adicionales requeridas. Este planteamiento origina una interminable ida y venida de notas, de intercambio entre la empresa y el Directorio de la ANP y sus servicios, que termina el 17 de febrero de 2004 con una carta que envía la empresa Buquebus al Gerente General, ingeniero Cóppola, en la que se establece que finalmente se han puesto de acuerdo en cuanto al proyecto de inversión, que contiene tales obras, divididas en tales etapas. Estamos hablando del 17 de febrero de 2004 y de un conjunto de etapas que tienen que ver con los baños, con el estacionamiento, con la prolongación de la tercera manga, con las oficinas administrativas nuevas, haciendo mención a estos US$ 700.000 como mínimo de inversión.

Al culminarse todo este proceso de negociación y de discusión, el Directorio de la Administración Nacional de Puertos, integrado por el ingeniero Loureiro como Presidente, el señor Capeche y el señor Campomar, toma una resolución, que en principio se elabora el 17 de abril de 2005 y que posteriormente se promueve al Ministerio de Transporte y Obras Públicas el 27 de abril de 2005.

El señor miembro interpelante hacía referencia a sus conversaciones con el ingeniero Loureiro para confirmar cuál era el carácter de la resolución que en ese momento tomó la Administración Nacional de Puertos. Por cierto, desde el 1° de marzo conversamos reiteradamente con el ingeniero Loureiro porque era nuestra obligación seguir el funcionamiento de la Administración Nacional de Puertos, y lo hicimos con un muy rico intercambio, que valoro mucho y que me fue de mucha utilidad. Por cierto, el ingeniero Loureiro -seguramente como los demás integrantes del Directorio- estaba interesado en lograr el mejor resultado de cualquier proceso de negociación para prorrogar esta concesión de la terminal de pasajeros del puerto de Montevideo. No obstante, el ingeniero Loureiro nunca me planteó esa propuesta, que yo sí posteriormente pude confirmar, debido a que la promovió el señor Diputado. En efecto, alguna vez se pensó en realizar la obra en otro momento, pero se descartó por razones de inconveniencia jurídica; seguramente, fue una de las tantas alternativas que manejó el ingeniero Loureiro. Es más: cuando nos llega la resolución, después del 27 de abril de 2005, esa cláusula que menciona el señor Diputado interpelante -luego leeremos toda la resolución- en cuanto al interés de mejoramiento de la oferta, seguramente reflejaba la aspiración del ingeniero Loureiro y la nuestra. Por cierto, pedimos al ingeniero Loureiro la oportunidad de manejar alguna instancia que nos permitiera, más allá de la resolución que tomara el Directorio, buscar la forma de mejorar la propuesta.

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Sí, señor Diputado.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede interrumpir el señor miembro interpelante.

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Señora Presidenta: estoy escuchando con mucha atención la exposición del señor Ministro.

El señor Ministro hizo referencia a una resolución firmada por el ingeniero Loureiro, y entiendo que reconoce la inquietud del Directorio saliente de la Administración Nacional de Puertos en el sentido de que sería adecuado conseguir una mejora económica en las condiciones ofrecidas.

Luego de esta resolución, las actuaciones que realiza la Administración Nacional de Puertos son posteriores al envío del expediente al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y así lo recogí en una de las preguntas de por qué se habían flexibilizado algunos de los puntos del anexo, dando mayor cantidad de ventajas a la empresa. Repito que no estamos hablando de una resolución en los términos y condiciones de la licitación original. En tal sentido, ¿el señor Ministro cree que actualmente se da esta situación en los mismos términos y condiciones que la licitación original?

Por otro lado, no hemos seguido la lectura de todo lo relacionado con el artículo 22, el contrato, las actuaciones de la Gerencia y de los abogados que, incluso, discuten con el Ministerio y con el Tribunal de Cuentas acerca de la conveniencia, la oportunidad y la visión jurídica de ampliar la concesión porque ya lo leí varias veces, aunque debo aclarar que todo eso se dio en otro contexto, en otra época, cuando esta empresa todavía no había generado las deudas millonarias que hoy mantiene con el país.

Entonces, las condiciones hoy son diferentes. Hoy tenemos una empresa, deudora contumaz del Estado, a la que se va a favorecer con la ampliación de la concesión en el puerto de Montevideo con una inversión mínima, que está claro que no es parte del canon, sino parte de la oferta para poder trabajar diez años más con esa terminal de pasajeros. Traigamos las cosas a su contexto. Lo que propuso la Administración Nacional de Puertos en su momento fue en otro contexto. Hoy, esta empresa es deudora del Estado; está en el fideicomiso y tiene obligaciones impagas con el Estado.

6.- Licencias. Integración de la Cámara.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Dese cuenta del informe de la Comisión de Asuntos Internos relativo a la integración del Cuerpo.

(Se lee:)

"La Comisión de Asuntos Internos aconseja a la Cámara aprobar las siguientes solicitudes de licencia:

Del señor Representante José Amorín, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el día 27 de se-

tiembre de 2005, convocándose al suplente siguiente, señor Gabriel Pais.

Del señor Representante Roberto Conde, en misión oficial, literal C) del artículo primero de la Ley N° 17.827, para asistir a la Reunión de la Mesa Ejecutiva de la Comisión Conjunta del MERCOSUR, a realizarse en la ciudad de Brasilia, República Federativa del Brasil, por el período comprendido entre los días 28 y 30 de setiembre de 2005, convocándose a la suplente siguiente, señora Rosa Quintana.

Del señor Representante Jorge Orrico, en misión oficial, literal C) del artículo primero de la Ley N° 17.827, para asistir a la IV Reunión de la Comisión de Derechos Humanos, Justicia y Políticas Carcelarias del Parlamento Latinoamericano (PARLATINO), a realizarse en la ciudad de San José, República de Costa Rica, por el período comprendido entre los días 3 y 7 de octubre de 2005 y por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el período comprendido entre los días 11 a 13 de octubre de 2005, convocándose al suplente siguiente, señor Jorge Zas Fernández".

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Sesenta y cinco en sesenta y siete: AFIRMATIVA.

Quedan convocados los suplentes correspondientes, quienes se incorporarán a la Cámara en las fechas indicadas.

(ANTECEDENTES:)

"Montevideo, 27 de setiembre de 2005.

Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Nora Castro.
Presente.
De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted a efectos de solicitar licencia por motivos personales, al amparo de lo establecido en la Ley Nº 17.827, convocando a mi suplente respectivo durante el día de hoy.

Saluda a usted muy atentamente,

JOSÉ AMORÍN BATLLE
Representante por Montevideo".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Montevideo, José Amorín.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el día 27 de setiembre de 2005.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el día 27 de setiembre de 2005, al señor Representante por el departamento de Montevideo, José Amorín.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación por el día 27 de setiembre de 2005, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 15 del Lema Partido Colorado, señor Gabriel Pais.

Sala de la Comisión, 27 de setiembre de 2005.

JULIO CARDOZO FERREIRA, ALBERTO PERDOMO, MATÍAS CARÁMBIULA".

"Montevideo, 27 de setiembre de 2005.

Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Nora Castro.
Presente.
De mi mayor consideración:

Por la presente solicito al Cuerpo que usted preside, licencia desde el día 28 al 30 del corriente, por razón de misión oficial, (literal C) del artículo 1º de la Ley Nº 17.827) para asistir a la Reunión de la Mesa Ejecutiva de la Comisión Parlamentaria Conjunta del Mercosur, a realizarse en la ciudad de Brasilia (Rep. Fed. del Brasil).

Solicito se convoque al suplente respectivo.

Sin otro particular, saluda atentamente.

ROBERTO CONDE
Representante por Canelones".

"Canelones, 27 de setiembre de 2005.

Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Nora Castro.

Presente.

De mi mayor consideración:

La suscrita, Ana María Cardozo Sagasti, C.I. 1.487.053-2, domiciliada en Sersale Nº 18, Paso Carrasco, en mi calidad de primera suplente del Representante Nacional por Canelones, Carlos Roberto Conde Carreras, el que ha solicitado licencia, comunica a Ud. que se encuentra imposibilitada por esta única vez, para asumir el cargo de Representante para el cual se le convocó por ese Cuerpo, manteniendo el derecho de reasumir personería al plantearse otra situación de las mismas características.

Sin otro particular, le saluda con toda consideración,

Ana M. Cardozo".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia para viajar al exterior en misión oficial, del señor Representante por el departamento de Canelones, Roberto Conde, para asistir a la Reunión de la Mesa Ejecutiva de la Comisión Parlamentaria Conjunta del MERCOSUR, a realizarse en la ciudad de Brasilia, República Federativa del Brasil.

CONSIDERANDO: I) Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 28 y 30 de setiembre de 2005.

II) Que, por esta vez, no acepta la convocatoria la suplente siguiente, señora Ana María Cardozo Sagasti.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la ley N° 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el literal C) del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia para viajar al exterior en misión oficial, por el período comprendido entre los días 28 y 30 de setiembre de 2005, al señor Representante por el departamento de Canelones, Roberto Conde, para asistir a la Reunión de la Mesa Ejecutiva de la Comisión Parlamentaria Conjunta del MERCOSUR, a realizarse en la ciudad de Brasilia, República Federativa del Brasil.

2) Acéptase la negativa presentada por la suplente siguiente, señora Ana María Cardozo Sagasti.

3) Convóquese para integrar la referida representación por el mencionado lapso, a la suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 90, del Lema Partido Encuentro Progresista - Frente Amplio - Nueva Mayoría, señora Rosa Quintana.

Sala de la Comisión, 27 de setiembre de 2005.

JULIO CARDOZO FERREIRA, ALBERTO PERDOMO, MATÍAS CARÁMBULA".

"Montevideo, 27 de setiembre de 2005.

Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Nora Castro.
Presente.
De mi mayor consideración.

Por la presente solicito a la Cámara que usted preside, licencia desde el día 3 de octubre al día 7 inclusive a los efectos de participar en la "IV Reunión de la Comisión de Derechos Humanos, Justicia y Políticas Carcelarias", a realizarse en Costa Rica.

Saluda atentamente,

JORGE ORRICO
Representante por Montevideo".

"Montevideo, 27 de setiembre de 2005.

Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Nora Castro.
Presente.
De mi mayor consideración.

Por la presente solicito a la Cámara que usted Preside, licencia desde el día 11 al 13 de octubre inclusive por razones particulares.

Saluda atentamente.

JORGE ORRICO
Representante por Montevideo".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: Las solicitudes de licencia para viajar al exterior en misión oficial del señor Representante por el departamento de Montevideo, Jorge Orrico, para participar en la IV Reunión de la Comisión de Derechos Humanos, Justicia y Políticas Carcelarias del Parlamento Latinoamericano (PARLATINO), a realizarse en la ciudad de San José, República de Costa Rica y por motivos personales.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia en misión oficial por el período comprendido entre los días 3 y 7 de octubre de 2005 y por motivos

personales por el período comprendido entre los días 11 y 13 de octubre de 2005.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley N° 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la ley N° 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el literal C) del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

RESUELVE:

1) Concédese licencia para viajar al exterior en misión oficial, al señor Representante por el departamento de Montevideo, Jorge Orrico, por el período comprendido entre los días 3 y 7 de octubre de 2005, para participar en la IV Reunión de la Comisión de Derechos Humanos, Justicia y Políticas Carcelarias del Parlamento Latinoamericano (PARLATINO), a realizarse en la ciudad de San José, República de Costa Rica y por motivos personales, por el período comprendido entre los días 11 a 13 de octubre de 2005.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación por los mencionados lapsos, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 2121 del Lema Partido Encuentro Progresista - Frente Amplio - Nueva Mayoría, señor Jorge Zas Fernández.

Sala de la Comisión, 27 de setiembre de 2005.

JULIO CARDOZO FERREIRA, ALBERTO PERDOMO, MATÍAS CARÁMBULA".

——La Mesa y las señoras y señores legisladores saludan al Liceo de Cardal, del departamento de Florida, que está en este momento en la barra presenciando esta sesión de Cámara.

7.- Procedimiento de ampliación del término de la concesión de la terminal de pasajeros del puerto de Montevideo. (Llamado a Sala al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas).

Prosiguiendo con la consideración del asunto motivo de la convocatoria, puede continuar en uso de la palabra el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Señora Presidenta: sobre la observación que hace el señor miembro interpelante diría que las cosas son exactamente al revés, salvo que él pueda dar a conocer información actual, precisa y concreta. Inclusive, algunas declaraciones realizadas por un correligionario nuestro se hicieron en 2001 y antes, y tenían que ver con una situación que, por cierto, conocemos y vinculamos al funcionamiento del país; cada uno tendrá que explicar cómo le fue y de qué manera lo procesó.

De lo que estamos hablando ahora es de una resolución de abril de 2005 de la Administración Nacional de Puertos. Por lo tanto, esta resolución, votada por la unanimidad de los tres Directores de la Administración Nacional de Puertos, donde no había ninguno del Encuentro Progresista-Frente Amplio-Nueva Mayoría, tiene suma importancia, porque se adoptó dentro de los plazos que establece el propio contrato de licitación. Seguramente, cuando el 27 de abril de 2005 se tomó esta resolución por parte de la Administración Nacional de Puertos se contaba con toda la información de la situación de la empresa concesionaria. Después vamos a contar qué es lo que hace la Administración Nacional de Puertos para pedir información sobre quiénes son operadores portuarios. Por lo tanto, esta resolución seguramente tuvo en cuenta la situación de los operadores portuarios. Dice: "Visto las presentes actuaciones referidas a la solicitud de prórroga del contrato de la terminal fluviomarítima de pasajeros del puerto de Montevideo, que vence el 31 de agosto de 2005, de la empresa Los Cipreses, Buquebus". Vale la pena precisar, respecto a la pregunta del señor Diputado, que esa sucesión de gestiones que se da en el mes de agosto demuestra la eficiencia con que se maneja la actual dirección de la ANP y pone de manifiesto que se estaba trabajando a ritmo forzado, porque el vencimiento de la concesión era el 31 de agosto. Por lo tanto, aspirábamos a cumplir en tiempo y forma con esta actuación.

Continúo: "Resultando: 1) Que la resolución del Directorio N° 1.253/2983, de fecha 11 de diciembre de 1996, expediente 963.036, dispuso prorrogar por diez años el plazo de la concesión otorgada a Los Cipreses Sociedad Anónima, Buquebus, para la explotación de la terminal fluviomarítima de pasajeros del puerto de Montevideo, quedando el mismo fijado en veinte años a contar desde el otorgamiento.- 2) Que la resolución del Directorio N° 434/3003, de fecha 2 de junio de 1997, expediente 971.298, dispuso mantener la resolución de Directorio citada en el numeral

anterior.- 3) Que los informes técnicos aportados por la División Comercial, la División de Planificación e Inversiones y la División de Operaciones Portuarias indican que la inversión propuesta acompaña el crecimiento de los tráficos portuarios de pasajeros.- Considerando: 1) Que la Asesoría Jurídica en la actuación N° 11 expresa que las obras y los nuevos requerimientos de inversiones conllevan necesariamente a una modificación del contrato originalmente suscrito.- 2) Que la Gerencia General en las actuaciones N° 29 ha plasmado en el anexo las condiciones a exigir a Los Cipreses Sociedad Anónima en relación a las inversiones tendientes a salvaguardar las actividades de los operadores turísticos como paso previo a tal otorgamiento.- 3) Que el Cuerpo manifiesta que del estudio comparativo de las condiciones en que se otorgó el plazo inicial y las condiciones acordadas para la prórroga del plazo de la concesión surge como adecuado lograr una mejora de las mismas.- Atento a lo expuesto, el Directorio, en su sesión N° 3.364, celebrada en el día de la fecha, resuelve remitir al Ministerio de Transporte y Obras Públicas la propuesta de prórroga del contrato de la terminal fluviomarítima de pasajeros del puerto de Montevideo en los términos que se indican en los Considerandos".

Esta es una resolución importante de la Administración Nacional de Puertos; no es una más. Habrán visto que en los numerales 22 y 10, tanto del pliego como del contrato que yo leí, se establecía que la iniciativa para el pedido de la prórroga era del empresario, que la tenía que presentar con un determinado tiempo de anticipación. Además, solo quedaba liberada la Administración Nacional de Puertos y en condiciones de hacer otro llamado si antes de los tres meses finales no lograba un acuerdo. Es decir que el hecho de que esta resolución se ubicara en el período anterior a los tres meses finales -confirmando un principio que se expresaba con detalle en el anexo que la propia resolución hace suyo-, está indicando al Poder Ejecutivo, al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que hubo un acuerdo y, de ese modo, está renunciando expresamente al camino de la licitación pública.

El señor Diputado interpelante ha hecho un largo y detallado repaso de distintas instancias que se han sucedido desde 1995 hasta la fecha, siempre ligadas a la promoción de la prórroga. Sin embargo, el señor Diputado no mencionó ninguna propuesta del Directorio ni de ningún Director en particular que dijera "no" a la prórroga y que planteara que había que hacer una nueva licitación. Eso fue así hasta el 27 de abril de 2005, cuando en la resolución tomada por la unanimidad de los integrantes del Directorio -ninguno de ellos pertenecía al Encuentro Progresista-Frente Amplio-, en la víspera de la finalización de este contrato -algo más de tres meses antes-, se señaló que existía un acuerdo.

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Sí, señor Diputado.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede interrumpir el señor miembro interpelante.

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Señora Presidenta: esto lo tengo clarísimo; leí tres veces esta resolución. Leí en Sala lo más importante; parcial o no parcial, y no hay nada que cambie lo que leí al final. Además, es bueno haberla escuchado nuevamente; en mi intervención no la leí porque me pareció que no era importante.

A través de esta resolución se remite al Ministerio de Transporte y Obras Públicas la propuesta de prórroga del contrato de la terminal fluviomarítima de pasajeros del puerto de Montevideo en los términos que se indican en los considerandos. Reitero que en los considerandos se establece que conlleva necesariamente una modificación del contrato originalmente suscrito y que surge como adecuado lograr una mejora del mismo, pero esta resolución se deja sin efecto.

En los anexos que recoge esta resolución -que fue votada por unanimidad en la Administración Nacional de Puertos- figuran los puntos que leí hoy, que se sacan. Entonces, eso siempre estuvo y no lo he negado en ningún momento.

Todavía no sé qué estamos discutiendo, porque el señor Ministro aún no ha contestado ninguna de las preguntas. Tampoco sé si está de acuerdo o no. No sé si a él le convence requerir US$ 700.000 de inversión a cambio de diez años más de concesión de la terminal de pasajeros del puerto. Si a él le convence, seguramente nos va a poder convencer a nosotros, pero eso no lo sé.

El señor Ministro dice que esta resolución es brillante, pero lo importante es que fue dejada sin efec-

to. Además, fueron mejoradas las condiciones para la empresa, ya que son más blandas.

SEÑOR LACALLE POU.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Sí, señor Diputado.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- No puede concederla, señor Diputado, porque usted está haciendo uso de la palabra por vía de interrupción.

Puede continuar el miembro interpelante, señor Diputado Rodríguez Servetto.

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Termino con este tema porque hace mucho rato que estamos hablando de esta resolución y, sin embargo, no queda claro si el señor Ministro está de acuerdo o no con la inversión ofertada. Reiteramos que no es obligación del Estado aceptar cualquier propuesta que se le antoje al empresario. Se puede renegociar, y si no se llega a un acuerdo, se puede llamar a licitación; esto lo establece el objeto de la licitación.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede continuar el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Señora Presidenta: creo que el señor Diputado interpelante no tiene que enojarse ni impacientarse. Es bueno ir esclareciendo las cosas. Acá nadie es dueño de la verdad; simplemente, tratamos de trasmitir nuestra interpretación y dar las razones por las que hemos actuado. Tratamos de actuar con seriedad, procurando hacer lo más conveniente para el país y dentro de determinadas reglas de juego que queremos cumplir porque, de lo contrario, se generarían problemas para el conjunto de los uruguayos. Si nosotros actuáramos por impulsos, terminaríamos comprometiendo al país en demandas de las que, por otra parte, hay muchas en la Administración Pública; en este sentido tengo algunos ejemplos que llegado el momento puedo poner de manifiesto.

Lo que trato de explicar es que la resolución del 27 de abril de 2005 -que para mí es muy importante- no solo está en la línea de lo que vino sucediendo desde prácticamente el inicio de esta concesión -porque todos hablaban de la prórroga; nadie hablaba de otra cosa-, sino que resuelve remitir al Ministerio la propuesta de prórroga. Si la decisión del Directorio hubiera sido no prorrogar, en primer lugar no tendría por qué haber mandado ninguna resolución y, en segundo término, hubiera dicho que no quería una prórroga y no que la proponía. Esto es tan evidente que, por más vueltas que le den, dice eso. Esto fue lo que yo recibí, es lo que está escrito y fue lo que votaron por unanimidad los integrantes del Directorio de la Administración Nacional de Puertos. Sobre esa base debimos manejar este tema.

A pesar de que este Directorio estaba saliendo y de que estábamos apremiados por los plazos que establecían que debíamos tomar una decisión -si había acuerdo antes del 31 de agosto, tres meses antes, era para prorrogar-, quisimos esperar a que asumieran las nuevas autoridades para promover la resolución. Hicimos esto hasta por razones de confianza política y de respeto a los nuevos Directores. ¿Para qué lo hicimos? Para que a través de los servicios de la Administración Nacional de Puertos ellos lograran confirmar o no la situación que se promovía en esta resolución y buscaran la forma de mejorar la acción que le correspondía al Poder Ejecutivo. Efectivamente, comunicamos al nuevo Directorio la necesidad de tener su opinión.

Los señores legisladores han escuchado al señor Diputado Rodríguez Servetto referirse a la iniciativa que promovió el Capitán Silbermann ejerciendo la Presidencia de la Administración Nacional de Puertos, que coincidía con la resolución del 27 de abril tomada por el Directorio anterior, aunque tenía algunas pequeñas modificaciones -como algunas preguntas se refieren a ellas, después vamos a explicar a qué se deben- que, para bien o para mal, tienen un sentido, una razón, para bien o para mal tienen un porqué. Lo sustancial es la confirmación de la resolución tomada por el actual Directorio de la Administración Nacional de Puertos, que además se apoyó en los informes de los propios servicios y en los Directores de la Administración Nacional de Puertos que han seguido todo el procedimiento durante este tiempo.

Entonces, sobre la base de esa resolución nos aprestamos a cumplir con el rol que debía desempeñar el Ministro de Transporte y Obras Públicas: teníamos los elementos para prorrogar esta licitación; mandamos preparar la resolución correspondiente; informamos de este tema en el Consejo de Ministros y dijimos que estaba pronta la prórroga de la concesión. Como no había nada que esconder, cuando salí del Consejo de Ministros y la prensa me preguntó sobre

qué habíamos hablado, dije que de este tema y que había voluntad de resolver la prórroga de esta concesión.

Asimismo, cuando vinimos a la Comisión de Turismo, integrada con la de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, de la Cámara de Diputados hablamos de este tema con bastante detalle, al punto de que leímos la resolución que promovía el Poder Ejecutivo. Es decir que no especulamos; al principio de nuestra participación leímos cuál era la resolución que proponíamos y, evidentemente, había dos caminos a seguir. Uno de ellos era que podía promoverse la firma del Presidente de la República para que posteriormente pasara a la consideración del Tribunal de Cuentas. Habríamos optado por ese mecanismo si en la Comisión no se hubiesen manifestado discrepancias y dudas, sobre las que prometimos reflexionar. Al hacerlo, decidimos que el asunto pasara primero al Tribunal de Cuentas, para que su informe se agregara como un elemento adicional. Esto fue lo que hicimos, quizás para que fuera más perfecto, más prolijo el trámite administrativo.

El informe del Tribunal de Cuentas todavía no nos llegó; no lo tenemos. Si estuviera ese informe con su opinión sobre la legalidad o no del procedimiento, lo compartiríamos; se trata de un elemento que estoy esperando para tomar una decisión definitiva.

Hay que tener en cuenta que la resolución que los señores Diputados conocen, y que figura en la versión taquigráfica -podemos volver a repasarla-, no está firmada. Por lo tanto, este Ministro todavía no ha tenido una sola intervención en esta materia. Entonces, daría la impresión de que estamos teniendo una instancia de interpelación que más que eso es un intercambio de información para hacer las cosas de la mejor manera posible, y yo comparezco con mucho gusto y respeto, teniendo en cuenta que este es, precisamente, el papel que debe jugar el Parlamento.

Además de haber actuado apoyados en lo que establecen los contratos y la ley, también lo hacemos convencidos de que esta oferta es importante y conveniente para la Administración Nacional de Puertos. ¿Por qué? Porque no se pueden comparar cosas que no se debe, que no merecen comparación. Se ha establecido como un cliché la comparación entre US$ 7:000.000 y US$ 700.000, y esa es una simplificación que puede tener mucho efecto en la publicidad, en el título de algún medio, pero solo para quien no conoce este asunto, para el que no está informado al respecto. En definitiva, la verdad no es esa: los US$ 7:000.000 -de hecho no se invirtió esa suma, sino US$ 9:750.000- fueron para pagar un derecho, a fin de cumplir con un servicio que incluía la construcción de una terminal. No era el canon; no se trataba de los tres, de los cuatro, de los seis ni de los nueve. El canon era otro: el 30% que recibe la Administración Nacional de Puertos por US$ 1 que se cobra por pasajero, por los US$ 5 que se percibe por vehículo y el 7,50% de las entradas de los servicios de "free shop". Ese es el canon; y ese canon se mantiene en la propuesta de prórroga.

Sumado a este canon está la recaudación propia de la Administración Nacional de Puertos, que cobra US$ 3 por pasajero y US$ 8 por vehículo, siempre que haya pasajeros y vehículos; de lo contrario -hubo épocas en que entre Montevideo y Buenos Aires había muy poco transporte de pasajeros y de vehículos-, tampoco se percibe eso.

Todo esto, que era lo bueno que tenía el pliego del llamado original y que está en el primer contrato, se mantiene en esta prórroga que estamos promoviendo.

Estamos pidiendo algo que se ha solicitado a lo largo de los últimos años por parte de todos los Directorios anteriores de la Administración Nacional de Puertos. En este sentido, desde el Ministerio de Transporte y Obras Públicas coincidimos con la valoración que hace el Directorio de la Administración Nacional de Puertos. Lo que estamos pidiendo a la empresa -además de la inversión que hizo y de la obligación de mantenimiento material de las obras de la terminal, para que siga funcionando con excelencia- es un mínimo de US$ 700.000 en obras adicionales. Eso es un plus que estamos solicitando, más allá de la inversión original, ya que esta prórroga no puede ser exactamente igual a lo que figuraba en el contrato original: no vamos a pedir que hagan una terminal arriba de la terminal, que ya está construida. El derecho se adquirió cuando en aquel llamado se presentó un solo oferente.

SEÑOR ABDALA (don Washington).- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En seguida, señor Diputado.

Es cierto que el funcionamiento de la terminal exige otras respuestas; hay otras necesidades que el tiempo va incorporando.

Hace poco leía un artículo de prensa que hablaba de ocho cruceros por año, pero eso ya es historia. Por suerte, hoy recibimos noventa y tenemos que prepararnos para muchos más. Pero, por un lado, deben ser recibidos sin interferir con la actividad portuaria de carga, que es una parte fundamental de la economía del país y, por otro, es preciso ofrecer una alternativa de servicios para la calidad de turistas que queremos atraer. Por lo tanto, no es un disparate pensar que una terminal debe ser para todos los pasajeros; tanto es así que la flexibilización de la posibilidad de utilizar o no la terminal es una excepción que, con buen criterio, mantuvieron los Directores anteriores y por ahora también nosotros. Pero no renunciamos a una terminal de pasajeros general, como establece este mismo pliego que en 1993 ya pedía una terminal para todos los pasajeros de tipo fluvial o marítimo. Quiere decir que aquí nadie está regalando nada; el derecho ya lo tienen, pero nosotros lo limitamos en función de atender otros intereses de quienes también trabajan en el turismo y todavía no están suficientemente organizados como para participar en un servicio más completo para los clientes que llegan en los distintos cruceros al Uruguay.

Quiere decir que con estos US$ 700.000 de base se busca, entre otras cosas, avanzar en la mejora de servicios para los que quieran utilizar los paquetes de los cruceros, y quienes no lo hagan van a tener la oportunidad de seguir operando como hasta ahora.

Además de eso, se agregan algunos servicios indispensables, por ejemplo buses que permitan traer a los pasajeros desde algunos atracaderos alejados a la terminal. Y se agrega un tercer puesto de desembarque que, precisamente, va a ampliar la capacidad de funcionamiento del puerto de "ferries", para que ello sea una buena oportunidad a fin de que aparezcan en el país otras empresas de "ferries" y se termine esta historia con la que nosotros no tenemos absolutamente nada que ver y que, por cierto, se ha prolongado durante demasiado tiempo. Me refiero a la historia de los monopolios y de la falta de competencia.

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Sí, señor Diputado, con mucho gusto. Si la señora Presidenta me autoriza, primero se la concedo al señor Diputado Washington Abdala y luego al señor Diputado González Álvarez.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede interrumpir el señor Diputado Washington Abdala.

SEÑOR ABDALA (don Washington).- Señora Presidenta: digo con franqueza que la secuencia que describe el señor Ministro para mí es muy cara y es muy positivo el hecho de que se esté aplicando una política que, en alguna medida, buscó durante todos estos años mejorar el puerto. Efectivamente, la acalorada defensa que está haciendo el señor Ministro engalana nuestra postura de todo este tiempo. Me congratulo de que lo que se ha hecho no ha sido tan malo, porque si se arranca desde la década del noventa con una serie de resoluciones y se las va utilizando una a una de manera argumental, tan malas no han sido las cosas. Me parece que aquí hay un llamado de atención.

La pregunta que quiero hacer es técnica y no la formulo con picardía. El señor Ministro nos dice que todavía no terminó de firmar la documentación y que este material está en curso en el Tribunal de Cuentas. Yo me pregunto: si el señor Ministro no terminó de firmar la documentación y está en curso en el Tribunal de Cuentas, quiere decir que está esperando lo que este organismo diga. Si el Tribunal de Cuentas llegara a sostener -estoy pensando en voz alta- que el objeto del contrato no es el mismo que el original, los abogados decimos que hay una no razonable equivalencia entre el objeto inicial del contrato y los beneficios que eventualmente el concesionario puede percibir en base a los emolumentos que está pagando. Me pregunto: si el Tribunal de Cuentas observara la legalidad, la conveniencia o algún aspecto sustantivo a este tan importante negocio del Uruguay, ¿qué haría el señor Ministro?

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede continuar el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Señora Presidenta: efectivamente, nosotros defendemos lo que creemos, y creemos que el Uruguay no tiene que retroceder respecto a esto; si acaso, tiene que mejorar. Precisamente, la paradoja de esta interpelación es que en este caso comparti-

mos las líneas generales de la política desarrollada en materia de transporte de pasajeros, y es un Ministro del nuevo Gobierno el que está defendiendo las políticas que fueron aplicadas durante estos diez años por Gobiernos y Directorios integrados por el Partido Colorado y por el Partido Nacional. Pero, así son las cosas. Y con la misma actitud que enfrentamos el análisis y la valoración de este tipo de concesiones, también estamos aquí para decir lo que opinamos, que es lo que hemos defendido.

Por otro lado, como recién dije, si no hubiera existido el llamado a Comisión y en esa oportunidad no nos hubieran hecho una serie de observaciones -y no nos hubiésemos comprometido a examinarlas cuidadosamente-, tal vez habríamos firmado y la discusión se podría haber generado con los hechos consumados. Pero, sabiendo que existían observaciones, nos pareció liviano de nuestra parte no procurar poner la mayor atención e, inclusive, quemar etapas. Acá no estamos de vivos, no estamos tratando de sacar ninguna ventaja. Yo no voy absolutamente nada en el resultado de esto; es el país el que se beneficia. Entonces, si hacemos las cosas bien, servirá al país. Y si las cosas no están bien hechas y surgen observaciones de parte del Tribunal de Cuentas, las acataremos para hacerlas bien, que es la responsabilidad que tenemos que asumir.

Concedo ahora la interrupción al señor Diputado González Álvarez.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- Señora Presidenta: indudablemente, el señor Ministro nos está llevando por el hilo conductor de que todo esto nace con el anterior Gobierno. Pero el 1° de marzo él era Ministro. Y el 1° de noviembre, la coalición de Gobierno ya sabía que era Gobierno. Recuerdo que en esos días, en algunas idas y venidas, se pidió al Gobierno saliente que no tomara decisiones importantes que pudieran hipotecar destinos futuros. El 1° de marzo el Ministro actual ya era Ministro y no creo -los que tenemos experiencia lo sabemos- que la Administración Nacional de Puertos, que es un servicio cuyo responsable político es el Ministro, fuera a tomar decisiones que pudieran perjudicar su pensamiento y lo que quería hacer. Por lo tanto, lo que a mí me queda claro es que el Ministro está en un todo de acuerdo en prorrogar la concesión, más barata de lo que era antes, dando más negocios a quien tiene y exigiéndole menos inversión. Está en un todo de acuerdo, no lo quiere cambiar y no quiere llamar a licitación; lo pudo haber hecho porque era Ministro el 1° de marzo. En ese análisis profundo que ha hecho dijo que debía haber avisado noventa días antes. Él lo podía haber hecho porque era el jerarca; y si algo se hacía mal por parte de la Administración Nacional de Puertos, el que iba a responder era el Ministro que, sin ninguna duda, es el responsable político de todo lo que haga ese organismo.

En este caso, señor Ministro, son muchas las dudas que le quedan a la población. Esta concesión por menos dinero, otorgada a una persona notoriamente vinculada al esfuerzo electoral del Frente Amplio, del partido del señor Ministro, no es transparente, no es lo que la gente quiere y espera. El señor Ministro ya debe haber escuchado que no es solo el Partido Nacional -que es el que está interpelando- sino que son todas las fuerzas políticas de oposición -que llegan casi al cincuenta por ciento de la población- las que están en contra de que no se haga un llamado a licitación, que puede ganar este empresario o cualquier otro. Estoy seguro de que si hubiera un llamado a licitación, el Estado ganaría muchos millones de dólares más que los que va a ganar ahora; lo que va a ganar en este caso es una inversión de US$ 700.000. En la anterior oportunidad se exigió una inversión de más de US$ 6:000.000; lo demás, el canon, las tasas, lo paga cualquiera; no interesa. No hay duda de que en este caso se está haciendo un regalo a este empresario. No solo tenemos esa percepción quienes integramos ese casi 50% de la oposición, sino que podría asegurar que dentro del 50% que corresponde al Gobierno hay muchos miles de ciudadanos a los que si se les pregunta van a contestar que se está haciendo un regalo. No solo nosotros tenemos esa percepción, también la tiene el líder del Foro Batllista, a quien escuché por radio decir que se debería hacer un llamado a licitación.

Tengo en mis manos un comunicado de la Lista 15, publicado el 15 de setiembre en el diario "El País", cuyo título es: "Advierten sobre favores oficialistas a Buquebus", y dice: "La Lista 15 [...] arremetió ayer contra el gobierno por la decisión de adoptar determinadas medidas vinculadas a Buquebus, recordó los vínculos del empresario Juan Carlos López Mena con la izquierda, sugirió que algunas disposiciones hayan sido adoptadas como pago de determinados favores

políticos [...]". No lo está diciendo el Partido Nacional ni el Diputado González Álvarez; lo está diciendo la Lista 15. ¡Vaya si me preocupa! Tal vez este sea un caso aislado y ojalá no haya otro. Este comunicado de la Lista 15 continúa diciendo y advirtiendo...

(Murmullos)

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- La Mesa pide a los señores Diputados que colaboren con el transcurso de la interpelación.

Puede continuar el señor Diputado.

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- Señora Presidenta: ese comunicado continúa diciendo: "[...] y advirtió que el hecho podría llevar a un final similar al de Brasil, donde el Partido de los Trabajadores del presidente Luiz Inácio Lula da Silva enfrenta fuertes acusaciones de corrupción". ¿No aparecerá aquí un Marcos Valerio, un hombre que paga, cobra y hace todas esas cosas? Junto con esta licitación, que según nuestro criterio no tiene ninguna transparencia pero que se va a dar así, también escuchamos en el día de hoy que el Gobierno, por contratación directa, sin licitación ni llamado previo, le va a pagar US$ 6:000.000 a la empresa Caullier para que termine el puente y un tramo de la Ruta N° 1 realizado por la concesionaria anterior. Así, en forma directa, va a pagar US$ 6:000.000.

(Suena el timbre indicador de tiempo)

——Además, me han dicho -me enteré hoy y me manifestaron que me enviarán la documentación- que esta empresa Caullier le había ofrecido al anterior concesionario hacer la obra que le resta por US$ 3:000.000, y ahora con este Gobierno la va a hacer por US$ 6:000.000.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Señor Diputado: se acabó el tiempo de que disponía para hacer uso de la palabra por vía de la interrupción.

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- Quisiera redondear mi intervención.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Señor Diputado: hace mucho que terminó su tiempo.

Puede continuar el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Recién se reflexionaba sobre lo que piensa la opinión pública de este tipo de cosas. ¿Y qué va a pensar la opinión pública cuando hay una acumulación de cuestiones, de sospechas y de especulaciones que, en verdad, no tienen que ver con la realidad? Quisiera tener la oportunidad de discutir aquí todo el proceso de la concesión de la Ruta N° 1, por qué se rescindió, quiénes participaron apoyando a esa empresa, cómo está planteada la historia actualmente y cómo estamos haciendo una contratación directa con la aprobación del Tribunal de Cuentas. Es un lindo tema.

Hace unos instantes también se hablaba del puente Colonia- Buenos Aires, que algún día se hará, pero ningún uruguayo tiene derecho a hipotecar la posibilidad de desarrollo de la infraestructura de este país comprometiendo proyectos que no son posibles, que no lo fueron durante los quince años anteriores y que tampoco lo serán en los próximos quince años. Esto también se puede discutir porque hay fundamentos. No es cuestión de subirse a cualquier carro y salir anunciando inversiones y obras que involucren cuatro o cinco mil puestos de trabajo para cazar chorlitos, porque, en realidad, después las obras no se hacen y se compromete al país que, como única obra de integración, apostó a una que terminaba en el departamento de Colonia porque algún día se iba a hacer el puente Colonia-Buenos Aires. Ahí tenemos a Brasil, a Colombia, a Perú y a Chile desarrollando sus infraestructuras con financiamientos especiales de los programas de integración, que aquí, en Uruguay, dejamos pasar corriendo atrás de la quimera del puente Colonia-Buenos Aires, tema que no está en el orden del día.

Entonces, cuando se hace esa simplificación y se comparan US$ 6:000.000 con US$ 700.000 porque se les ocurre, y se sale del análisis que tratamos de hacer cuidadosa, respetuosamente, siguiendo inclusive la propuesta del señor Diputado interpelante, ¡claro que se está generando confusión! Y a río revuelto, capaz que ganancia de pescadores. Pienso que los uruguayos están bastante avivados y no creo que entren en el revuelo o el bochinche fácil. Tenemos la responsabilidad de gobernar y vamos a gobernar, pero no según la cara del cliente o si nos gusta el que tenemos enfrente; vamos a gobernar para construir un país para los uruguayos. A nosotros no nos duelen prendas: los Marcos Valerio nos tienen sin cuidado. Estoy abierto para que cada uno de ustedes pueda saber lo que entra a mi bolsillo y lo que sale de él; mi patrimonio solo pasa por el sueldo que me gano. Así que las cosas a su lugar.

Ahora voy a decir por qué todo lo que propuso el señor Diputado no es posible.

Cuando me refería al pliego, mencioné el artículo 22, y cuando hice referencia al contrato, aludí al numeral 10. ¿Saben por qué? Porque existe un mecanismo previsto en ese contrato que ha sido analizado por profesionales, con quienes trato de asesorarme ya que, como ustedes saben, no soy abogado. Ese mecanismo establece que el contrato le cede la iniciativa al concesionario y que si no se llega a un acuerdo antes de los últimos noventa días, la Administración Nacional de Puertos queda en libertad para hacer un llamado. Pero si se llega a un acuerdo no tiene esa potestad. Entonces, lo que debe hacer es prorrogar el contrato. ¿Saben por qué debe hacerlo? Porque así lo establece el texto. Por eso me detuve en la resolución del 27 de abril de 2005, que lo que hace es culminar un proceso con una serie de informes que dicen que hubo acuerdo. Esto me lo confirmó el Directorio de la ANP cuando solicitó que se prorrogara el contrato. Me indicaron que si podía lo mejorara, pero que de todos modos lo prorrogara. ¿Qué dicen los informes que tengo en mi poder?

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En este momento no se la voy a conceder, pero después le voy a dar otras interrupciones porque hay mucho para conversar.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- La Mesa solicita que no dialoguen, a fin de facilitar la toma de la versión taquigráfica.

(Interrupciones)

——Puede continuar el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- El informe que tengo en mi poder dice: "El plazo de la concesión se establece en diez años a partir del acta notarial de entrega de las instalaciones, el 31 de agosto de 1995. La cláusula 10 del referido contrato prevé que la concesión podrá ser renovada por períodos adicionales y sucesivos después que expire el término inicial. La expresión en este aspecto del artículo es claramente facultativa: podrá. Sin embargo, el mecanismo de la renovación no resulta claro. La cláusula prevé que las opciones serán ejercidas por el concesionario, de donde surge que es facultativo de este optar por la prórroga en el término que la misma cláusula prevé: seis meses. Pero luego el artículo dispone que después de recibida la solicitud de renovación, el concesionario y la ANP acordarán la extensión y el canon por los períodos de renovación. La expresión 'acordarán' es imperativa pero requiere acuerdo que satisfaga a las dos partes, ya que a posteriori se expresa: 'Si después de recibida la solicitud de renovación y antes de los tres meses del vencimiento del plazo de concesión no se llega a un acuerdo que satisfaga a ambas partes, la Administración Nacional de Puertos quedará en libertad de efectuar un nuevo llamado a licitación para una nueva concesión'. Si bien la primera parte del artículo establece la renovación como potestativa, el procedimiento para esta ofrece algún margen de duda. Ante la opción del concesionario, ANP y este acordarán la extensión y el canon por el período de renovación. Aquí nos encontramos con una expresión imperativa. Si bien el acuerdo no es obligatorio -obviamente porque la cláusula dispone que si no se llega a un acuerdo que satisfaga a ambas partes la ANP quedará en libertad de efectuar un nuevo llamado a licitación-, esta última parte ubica la posibilidad de un nuevo llamado a licitación para el caso de que no se arribe a un acuerdo que satisfaga a las dos partes. El nuevo llamado a licitación, frente a la opción del concesionario, requeriría transitar el camino de acuerdo en forma previa. Esto es así porque la cláusula expresa que si no se llega a un acuerdo que satisfaga a ambas partes, la ANP quedará en libertad de efectuar un nuevo llamado a licitación.- En el expediente obra un acuerdo de la Administración Nacional de Puertos con el concesionario, acerca de los extremos referidos en el contrato. Por lo tanto, si ese acuerdo está conforme a derecho y no viola el interés público, el Poder Ejecutivo debe renovar la concesión, confiriendo la prórroga y por dicho mérito le está vedado convocar a una nueva licitación. La actuación de la Administración violentando esta cláusula contractual, una vez verificada la opción y el acuerdo entre la Administración Nacional de Puertos y el concesionario respecto a la extensión y canon del período de renovación, podrá generar responsabilidades". ¿Y cuáles son las responsabilidades? Las responsabilidades son esa serie de juicios interminables, de demandas contra el Estado, que lo habitual es que terminen siendo perdidas por el Estado.

Yo acá debo actuar teniendo en cuenta, precisamente, que tengo un expediente que ha cumplido determinados pasos, y como hubo un pliego que se redactó de determinada manera y un contrato que se redactó de determinada manera, yo estoy obligado, una vez hecho el acuerdo que se refleja en esa resolución del 27 de abril de 2005, a firmar la prórroga si no hay observaciones de legalidad o de otro tipo por parte del Tribunal de Cuentas. Y esta es la respuesta a la pregunta acerca de por qué tomo este camino. Además de creer que este es un camino conveniente, es la opción que queda al Poder Ejecutivo para cumplir con los propios pliegos y los contratos que elaboró el Gobierno, el Poder Ejecutivo. Y esto nos tiene que servir para que, cuando en el futuro hablemos de concesiones y recordemos los numerosos problemas que tuvimos, pongamos mayor atención a los efectos de redactar con más prolijidad, con mayor precisión y con mejor asesoramiento esos contratos que muchas veces, más que obra, al final significan juicios contra el Estado, que en definitiva terminan siendo pagados por el conjunto de los uruguayos.

Esa es la razón por la cual nosotros no tenemos otra opción, salvo que exista, por ejemplo, una resolución de este Cuerpo que me recomiende un camino distinto.

(Interrupciones)

——Entonces, frente a esa resolución yo tendría el respaldo de este Parlamento y no tendría que salir a comprometer los intereses del Estado imprudentemente.

Si la señora Presidenta me autoriza, voy a contestar las preguntas que se formularon.

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR CHARAMELO.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR POSADA.- ¿Me permite una interrupción?

(Interrupciones)

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Pido que me dejen contestar las preguntas; de lo contrario, continuaré en el pantano del tiempo. Si les parece bien, después seguimos.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- El señor Ministro puede contestar las preguntas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Señora Presidenta: en cuanto a la primera pregunta planteada por el miembro interpelante, señor Diputado Rodríguez Servetto, debo decir que las categorías señaladas corresponden al grado de riesgo de la operación bancaria y no se aplican a los sectores financieros de la Administración Nacional de Puertos. Ante la Administración Nacional de Puertos esta empresa no tiene deuda. La deuda que existe con Hidrografía, que precisamente originó demandas cruzadas, está negociándose y ha avanzado, en un proceso que ya anunciamos con detalle a la Comisión de Turismo, integrada con la Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, para superar el problema y lograr que se restablezcan los servicios para Piriápolis.

La Dirección General Impositiva, el Banco Comercial y el Banco de la República Oriental del Uruguay están sujetos a reserva respecto al manejo de la información; solo tenemos algún comentario que personalmente hicimos al Presidente del Banco de la República Oriental del Uruguay, quien nos dio tranquilidad en cuanto a que la empresa estaba cumpliendo puntualmente con sus obligaciones para con el Banco, pero no tenemos posibilidad de obtener información oficial al respecto.

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Bentancor)

——Asimismo, la Administración Nacional de Puertos maneja y analiza en forma anual, en el marco del control de las empresas operadoras portuarias, los balances de esta y de todas las empresas. Además, a todas las empresas de transporte les estamos agregando auditorías externas; esta es una iniciativa que está impulsando este Gobierno, aplicándola tanto a las empresas de transporte terrestre como fluvial.

Segunda pregunta: "¿Es cierto o no que se agregan negocios?". No; el objeto es: "Concesión de servicios a pasajeros y vehículos que ingresen o egresen por vía marítima al Puerto de Montevideo", que constituirán la terminal fluviomarítima. Es decir que es el mismo objetivo que tenía el pliego original.

(Murmullos)

——En cuanto a la tercera pregunta, relativa a las razones técnicas y de conveniencia para la ampliación, debo decir, primero, que lo establece el pliego; segundo, que lo indica el contrato; tercero, que lo solicita la empresa; cuarto, que lo aconsejan los asesores

y los Directores de la Administración Nacional de Puertos y, quinto, que -como recién explicaba- una vez logrado el acuerdo entre las autoridades de la Administración Nacional de Puertos y la empresa, tenemos que recorrer ese camino, salvo que haya razones de legalidad.

(Murmullos)

SEÑOR PRESIDENTE (Bentancor).- Solicitamos silencio en la Sala, porque hay un murmullo constante que no deja que el orador se exprese ni que se tome la versión taquigráfica adecuadamente.

Puede continuar el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Señor Presidente: con relación a la cuarta pregunta, hay algunas modificaciones entre la resolución promovida el 27 de abril y la que finalmente el nuevo Directorio de la Administración Nacional de Puertos promovió, pero en su momento vamos a dar la oportunidad al Directorio para que detalle el motivo de esas modificaciones.

Con respecto a la quinta pregunta, las condiciones del canon se evaluaron por la Administración Nacional de Puertos como convenientes, asociadas al crecimiento del número de turistas, de vehículos y a la facturación del "free shop".

La sexta pregunta, en cuanto a por qué no se habían tenido en cuenta los comentarios de la prensa, algunos de los referidos son de hace cuatro o cinco años. Además, es muy difícil que se pueda gobernar bien sobre la base de comentarios de prensa.

(Interrupciones)

8.- Intermedio.

SEÑORA TOURNÉ.- Pido la palabra para una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE (Bentancor).- Tiene la palabra la señora Diputada.

SEÑORA TOURNÉ.- Señor Presidente: de acuerdo con lo que habíamos acordado, mociono para que la Cámara pase a intermedio por el término de veinte minutos. Luego regresaremos para continuar con la interpelación.

SEÑOR PRESIDENTE (Bentancor).- Se va a votar.

(Se vota)

——Setenta y seis en ochenta y cuatro: AFIRMATIVA.

La Cámara pasa a intermedio.

(Es la hora 18 y 38)

——Continúa la sesión.

(Es la hora 19 y 22)

9.- Procedimiento de ampliación del término de la concesión de la terminal de pasajeros del puerto de Montevideo. (Llamado a Sala al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas).

——Prosigue la consideración del asunto motivo de la convocatoria.

Tiene la palabra el miembro interpelante, señor Diputado Rodríguez Servetto.

SEÑOR GOÑI ROMERO.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Señor Presidente: antes de conceder la interrupción, quiero hacer referencia al envío del proyecto de resolución de la Administración Nacional de Puertos y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas al Tribunal de Cuentas, porque en el aire quedó como si esto hubiera sido algo excepcional, de muy buena voluntad, y que no tendría por qué haberse hecho.

Quiero informar que esto es así y que hay que hacerlo así. No es que "Fuimos buenos, transparentes y lo mandamos al Tribunal". ¡No! De acuerdo con una resolución que tengo en mi poder, de la sesión del 11 de mayo de 2005, Carpeta N° 205.362, hay que enviarlo al Tribunal de Cuentas.

El Tribunal acordó que los organismos del Estado, cualquiera sea su naturaleza, previamente a aprobar, modificar o rescindir concesiones contractuales de obras o de servicios deberán remitirle los antecedentes para que él dictamine. Este organismo deberá expedirse en el plazo de treinta días hábiles, pudiendo suspenderlo por resolución fundada en caso de especial complejidad o importancia, o cuando sea necesaria la investigación de datos o hechos que no surjan de los antecedentes remitidos o ampliación de información.

Por lo tanto, que quede claro que enviar los antecedentes al Tribunal no fue un gesto de buena voluntad, sino que así lo establece nuestro ordenamiento jurídico y el que nos da el Tribunal de Cuentas.

Ahora sí concedo la interrupción solicitada.

SEÑOR PRESIDENTE (Bentancor).- Puede interrumpir el señor Diputado Goñi Romero.

SEÑOR GOÑI ROMERO.- Señor Presidente: estaba mirando la declaración que ha hecho el partido de Gobierno, y en su primer inciso remite al Gobierno blanco de la época.

Ya que estamos refiriéndonos al Gobierno blanco de la época, me voy a permitir realizar algunas preguntas al señor Ministro.

Le voy a preguntar si estima que la concesión que se pretende renovar es inconveniente para la nación y para el desarrollo del puerto. Le voy a preguntar si la concesión que se pretende renovar es o no positiva para el desarrollo del país. Le voy a preguntar si la privatización de este servicio portuario ha contribuido a la eficiencia del puerto o si es necesario volver atrás y gestionarla por parte de la Administración Nacional de Puertos. Le voy a preguntar si la privatización del Gobierno blanco de la época afectó la capacidad nacional de conducción en la materia. Asimismo, le voy a preguntar si esta privatización del Gobierno blanco de la época concentró el puerto en manos poderosas y extranjeras, afectando los intereses nacionales.

Y le voy explicar por qué pregunto esto.

Estuve mirando las versiones taquigráficas del Senado -las tengo en mi poder- cuando se discutió esta ley de puertos, en 1991. Extracté algunas afirmaciones interesantes, que llaman a la reflexión y que ponen los pelos de punta al Partido Nacional. ¿Por qué?

Observen lo que manifestaba el entonces señor Senador Arana, actual Ministro del Gobierno. Él decía: "Se ha dicho que, de aprobarse" -esta ley- "podía modificar sustancialmente una de las instituciones de mayor importancia económica y productiva, con amplias repercusiones sociales para el Uruguay [...].- A nuestro entender, y concretamente para nuestra organización política, el Frente Amplio, este proyecto de ley es altamente inconveniente para la nación, para sus trabajadores y para la gran mayoría de los ciudadanos".

¿Y qué decía el entonces y actual señor Senador Korzeniak? Manifestaba lo siguiente: " [...] la bancada del Frente Amplio votará en contra este proyecto de ley que [...] cuenta con lo que hemos denominado una alta dosis de dogmatismo privatizador, [...]. [...] esa sustancia dogmática que cree que [...] la mayor eficiencia y eficacia se alcanza cuando se introduce la privatización o la libre competencia [...]".

Lo que decía el entonces Senador y actual Ministro de Economía y Finanzas, Danilo Astori, respecto a esta ley en 1991 es: "[...] en esta ocasión se ha reiterado, por parte de quienes promueven esta propuesta oficial [...] un planteo sumamente ideologizado con poca o ninguna conexión con las reales conveniencias del país. [...] Creo que la única propuesta que se ha formulado [...] es confiar a la apuesta de la privatización indiscriminada de los servicios portuarios". Y seguía.

Naturalmente, el Partido Nacional tiene dudas respecto de hacia dónde va este Gobierno, porque los actuales Ministros estaban en contra de esta ley, que hoy se usa para cobijar y fundamentar las resoluciones, ya sean las jurídicas como las que políticamente se proponen en la Cámara; aquello que estaba mal en el Gobierno liberal de la época -según lo llamaban-, hoy es usado como fundamento, tanto en las resoluciones del Ministerio como en esto.

Por lo tanto, no sabemos hacia dónde va este Gobierno. La verdad es que nos tememos que haya un desnorteo muy grande.

Señor Presidente: miremos el contrato. El contrato tiene un objeto muy claro: la concesión de los servicios a todos los pasajeros y vehículos con pasajeros que ingresen o egresen por la vía marítima al puerto de Montevideo.

La contraposición a esto, que está en la cláusula segunda, es que a cambio de esta concesión, Los Cipreses S.A. se obliga a construir las obras que se detallan en el anteproyecto y a pagar al canon que se indica más adelante.

Acá tenemos dos aspectos en el objeto, que hacen relación esencial, fundamental, para saber si la concesión se puede o no renovar. ¿Por qué? Porque en el artículo 10 del contrato firmado se indica que

esa concesión podrá ser renovada por períodos adicionales y sucesivos después de que expire el término inicial acordado, mediante resolución de renovación de la concesión por decisión del Poder Ejecutivo -no es decisión de la Administración Nacional de Puertos-, con el previo asesoramiento de la Administración Nacional de Puertos. Y se indica que dichos períodos adicionales estarán sujetos a los mismos términos y condiciones, excepto la extensión del plazo y el canon.

(Suena el timbre indicador de tiempo)

——Señor Diputado Rodríguez Servetto, ¿me permite una nueva interrupción?

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Bentancor).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR GOÑI ROMERO.- Estamos hablando de que el objeto tenía que ser discutido en el plazo y en el canon. Y acá lo que hemos visto en toda la exposición del señor Ministro es que no ha habido discusión alguna. El señor Ministro se ha sacado el sayo olímpicamente, porque le ha echado la culpa a la Administración Nacional de Puertos. ¿De quién depende la Administración Nacional de Puertos, señor Ministro? ¿Del Parlamento o de usted? ¿Qué le autoriza el artículo 197 de la Constitución? ¿Lo autoriza o no a desautorizar a la propia Administración Nacional de Puertos, a la que usted olímpicamente le endilgó la responsabilidad, diciendo que no era suya? ¿Pero cómo? ¿Los Ministros no son responsables de quienes están a su cargo?

La verdad de todo esto es una de dos: o el señor Ministro no supo nunca dónde estaba parado o fue permisivo. Le dijimos en la Comisión que podíamos entender todas las cuestiones que él quisiera, pero era un negocio que en 1994 permitió que se ofertaran US$ 6:000.000.

En el ínterin, el señor Ministro ha insistido en un tema respecto a que hubo un único oferente. ¡Naturalmente! Acabo de leer cómo estaban las cosas en 1993 y 1994. Podríamos leer lo que decía el señor ex Senador Bruera, por ejemplo, con respecto a los trabajadores del puerto. En aquel momento era muy difícil ponerle el cascabel al puerto. Los blancos se lo pusimos.

¿Sabe qué, señor Ministro? En aquel momento, ante esa oposición terrible hacia la ley de puertos, hubo quien ofertó US$ 6:000.000. En los diez años siguientes, parece que el negocio no fue para nada malo. Según sus propias palabras -no las mías-, la inversión que hizo la empresa Los Cipreses S.A. no fue de US$ 6:000.000, que era a lo que estaba obligada, sino de US$ 9:000.000. En estos diez años pasados, crisis incluida, la empresa invirtió US$ 9:000.000.

Entonces, ¿cómo es posible que la renegociación del canon dé lugar a que hoy solo estemos hablando de US$ 700.000? ¿Supone que es parte de la contraprestación del objeto? ¡Naturalmente que el canon no tiene relación con la inversión realizada por la empresa! Pero hoy sí, porque está usufructuando de esos bienes. Por lo tanto, dichas inversiones forman parte del canon. Sin embargo, este no se aumenta. No sabemos por qué. Usted dice que fue por obra de la resolución de la Administración Nacional de Puertos, cuya dirección no integraban los frenteamplistas. Lo reiteró en varias oportunidades. ¿Y a mí qué? ¡El Ministro es usted! ¡Y eran sus subordinados los que estaban allí!

(Campana de orden)

SEÑOR PRESIDENTE (Bentancor).- Por favor, señor Diputado, diríjase a la Mesa.

Puede continuar el señor Diputado Goñi Romero.

SEÑOR GOÑI ROMERO.- Y si la Administración Nacional de Puertos no estaba llevando adelante como corresponde los negocios del Estado, el señor Ministro debió interponerse, porque la Constitución de la República le da potestades para ello.

Señor Presidente: se dice que acá no hay opciones. Acá se está cambiando, lisa y llanamente, el objeto del contrato. ¿Por qué? Porque se están reduciendo las inversiones y porque se están ampliando los servicios. Acá tenemos la obligación contractual, para renovar, de sujetarnos a los mismos términos y condiciones del contrato firmado. ¿Son los mismos términos y las mismas condiciones cuando se está ampliando el objeto y cuando se está reduciendo la obligación de invertir en el puerto? No. Entonces, reitero lo que ya dije: o el señor Ministro no estaba atento a lo que pasaba o estaba atento, y en cualquier caso es responsable. Siempre y en cualquier caso es responsable por lo que la Administración Nacional de Puertos haya hecho, estuviera integrada por

quien fuera. No me importa quién la integraba. Acá lo que importa es que el Ministro debió interrumpir este proceso porque era su responsabilidad y su obligación.

Tenemos más cuestiones que oportunamente desarrollaremos.

Gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Bentancor).- Puede continuar el miembro interpelante, señor Diputado Rodríguez Servetto.

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Señor Presidente: hoy dije que no leería algunos artículos porque eran bastante largos, pero de repente es conveniente que lea algunas partes.

Quiero compartir con ustedes un artículo publicado por "La Juventud" el miércoles 17 de noviembre de 2004. Dice así: "El Estado debe mantener terminales portuarias. Estoy en contra de la privatización de las terminales portuarias de pasajeros porque generan mucho dinero y eso lo va a necesitar el Estado para combatir la pobreza." Después voy a decir quién lo dijo. "Las terminales las puede construir el Estado, el puerto o los operadores y donárselas al Estado. Nosotros se lo hemos ofrecido al Gobierno uruguayo, varias veces, porque pensamos que el Estado no debe desprenderse de un negocio tan bueno como ese".

Esto lo dice el dueño de Buquebus, señor Juan Carlos López Mena.

Quería compartirlo con ustedes.

SEÑOR LACALLE POU.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Bentancor).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR LACALLE POU.- Señor Presidente: a esta altura de la interpelación queda claro cuál es el punto. Se ha manejado información que quiero tildar de errónea para no decir que es falsa o que es mentira; por lo menos, es errónea.

Esta historia tiene como protagonista, nombrado y renombrado, al empresario López Mena, que fue beneficiado con una concesión hace ya muchos años. Varios partidos políticos ya han hablado de las bondades de dicha concesión; yo no conozco los números a fondo.

Últimamente, este empresario ha optado por jugar sus fichas fuertemente en el área política.

Decía al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas en la Comisión que no me gustan los empresarios que le arrastran el ala a los políticos porque quizás quieren algo que no se merecen. Pero el señor López Mena está en todo su derecho como ciudadano, no ya como empresario, de jugar sus fichas y apostar fuertemente, como lo hizo. Aquí no digo que no haya habido transparencia, porque fue a cartas vistas. ¡Si salió en una revista de la farándula con el candidato a Intendente de Maldonado y con personajes que no están entre mis amigos pero que sí son conocidos como personajes rioplatenses! Además, cuando se hicieron viajes a otro continente también concurrió en la delegación el empresario López Mena.

El empresario López Mena está en todo su derecho a jugar las fichas como lo hizo, fuerte, apoyando, gastando dinero y usando influencias. Allá el empresario López Mena. Esos son los juegos de los negocios.

La otra parte es la que nos preocupa y ocupa: es el Estado uruguayo.

Quiso Dios, el destino o la coincidencia que ganara el Frente Amplio las elecciones nacionales.

(Interrupciones.- Campana de orden)

SEÑOR PRESIDENTE (Bentancor).- Compañeros: silencio, por favor.

SEÑOR LACALLE POU.- A mí no me molesta el chiveo, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Bentancor).- A nosotros, sí. Pido a los compañeros que hagan silencio.

Puede continuar el señor Diputado Lacalle Pou.

SEÑOR LACALLE POU.- Señor Presidente: decía que quiso Dios o el destino que ganara el Frente Amplio -también lo quiso la mayoría de los ciudadanos orientales, los que viven en el Uruguay y los que no- y que, una vez instalado el Gobierno, por decisión del Presidente de la República, Víctor Rossi asumiera como Ministro de Transporte y Obras Públicas y en su período se venciera una concesión. Y aquí viene la primera información errónea, porque cuando se termina la concesión, se termina el derecho. Y el señor

Ministro de Transporte y Obras Públicas afirmaba que López Mena tenía derecho, pero dejó de tenerlo el día que venció la concesión.

Entonces, yo sé que en estos temas jurídicos en los que hay que hilar fino a la gente se le tira una información a través de la prensa, de una moción o de lo que sea, y capaz que calza. Pero acá no calza. Por tanto, lo que digan afuera, lo que tenga la prensa es otro tema, pero acá no se nos puede decir que él tiene derecho porque por algo cae una concesión.

El señor Víctor Rossi representa al Estado. Me refiero al Estado entendido por lo que es y no como una institución o un organismo, es decir, que hace a la gente. Recordará el señor Víctor Rossi que cuando era Diputado y citamos al Ministro de Transporte y Obras Públicas pasado, ingeniero Lucio Cáceres, por el tema de los peajes y del puente sobre la Ruta N° 1, le decíamos que hacía demasiadas guiñadas a los empresarios y muy pocas a los que debería defender.

Yo creo que en esta ocasión puntual el Ministro Víctor Rossi tiene la oportunidad única de tener el arco vacío, el arquero en el piso y la pelota para definir. Ahí es cuando nos tenemos que plantear la conveniencia o la inconveniencia del negocio que tenemos que hacer. Y aclaro que no digo que no haya que renovar la concesión a López Mena, yo no digo...

(Suena el timbre indicador de tiempo)

SEÑOR PRESIDENTE (Bentancor).- Ha finalizado el tiempo de que dispone el orador. Solicitamos al señor Diputado que redondee su pensamiento.

SEÑOR LACALLE POU.- ¿Me permite otra interrupción?

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Bentancor).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR LACALLE POU.- Señor Presidente: yo no digo que no haya que llamar a licitación ni que no se le adjudique a López Mena, ¡pero tenemos la oportunidad de que el Estado recaude! Y no es cierto que no se le pueda pedir un monto para esta inversión, porque si mañana cae la empresa de López Mena y se llama a licitación para la concesión en más de US$ 700.000, les puedo asegurar que van a hacer cola. ¡Claro, si ni siquiera les dimos la oportunidad! ¡Hacen cola hasta los que no saben nada de esto!

Además, hay que hablar de temas tangibles. Cuando agregamos muchos ceros capaz que se complica, pero lo cierto es que si se le cobra a este concesionario o se llama a una licitación se puede cubrir de ambulancias cada pueblo de nuestro país, se pueden construir varias decenas de liceos, y a eso es a lo que hoy el Ministro de Transporte y Obras Públicas, el Poder Ejecutivo, le están diciendo que no en el Uruguay.

Entonces, no me importa lo que hizo López Mena; no me importa quién es el concesionario de este servicio ni quién vaya a serlo. Lo que me importa es que lo preste bien, que sea para el bien de mi país y que si tiene una oportunidad, el Ministro le haga una guiñada a los ciudadanos; este Parlamento le va a corresponder la guiñada y saldremos a defenderlo donde sea. Hoy esta concesión renovada es desprolija e inconveniente para el Estado.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Bentancor).- Puede continuar el señor Diputado Rodríguez Servetto.

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Señor Presidente:...

SEÑOR POSADA.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Bentancor).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR POSADA.- Señor Presidente: todos sabemos cuál será el resultado de la interpelación. En nuestras bancas todos tenemos un proyecto de resolución que ha presentado o que presentará la bancada del Encuentro Progresista-Frente Amplio-Nueva Mayoría, obviamente respaldando al señor Ministro. Eso no es lo que hoy está en discusión en el Parlamento, que ha atendido especialmente las intervenciones o planteos del miembro interpelante, señor Diputado Rodríguez Servetto y también las respuestas y las líneas de razonamiento que ha seguido el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

Acá hay una situación que excede notoriamente lo que son las distintas argumentaciones que se han planteado. Es a ese escenario que excede las argumentaciones al que queremos referirnos y sobre el cual queremos que haya una actitud de reflexión por parte del Gobierno, especialmente del señor Ministro. La sospecha que de alguna manera se ha instalado es

que esta empresa, Los Cipreses S.A.-Buquebus, y este empresario se embanderaron notoriamente durante la campaña electoral, apoyando al Frente Amplio-Encuentro Progresista-Nueva Mayoría.

Lógicamente, cuando se plantea una concesión de esta naturaleza, en la que puede haber múltiples argumentos -no los jurídicos, que no los comparto-, de alguna manera se siembra la duda. Esa duda, que a nuestro juicio es bien razonable, tiene que ser despejada por un acto de Gobierno. Digo esto porque en el ejercicio de la función pública no basta con ser honesto, sino que también hay que parecerlo; esto ha sido dicho más de una vez, también por representantes del Encuentro Progresista y por miembros de otros partidos.

Yo no tengo ninguna duda sobre la honorabilidad y la honestidad del señor Ministro y de los integrantes del Directorio de la Administración Nacional de Puertos. Pero ¿sabe qué, señor Presidente? Si esta concesión se materializa, quedará notoriamente dañada la imagen del señor Ministro y de los Directores de la ANP ¡Porque es imposible desvincular el hecho de que se recibió el apoyo de una empresa que contrata con el Estado! ¡Vaya si los partidos políticos deberíamos caminar en la legislación sobre lo que son las distintas colaboraciones que se reciben de empresas y particularmente de empresarios que contratan con el Estado! Pero esa duda está instalada. Entonces, la mejor respuesta que se debe dar por este Gobierno que recién asume, desde el punto de vista político, es la de despejar cualquier duda respecto de la concesión y hacer un llamado a licitación, como corresponde.

No corresponde la interpretación jurídica de que acá hay un acto administrativo que ya supuso el acuerdo entre la Administración Nacional de Puertos y la empresa. Simplemente se esbozó lo que podía ser el acuerdo, que no se materializó. En la medida en que no se materializó, creo que es razonable pensar que se puede hacer un llamado a licitación.

Solo quería hacer este aporte para que el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, que lo sé un hombre dispuesto a razonar y a escuchar, analice con todos sus compañeros y asesores la posibilidad de hacer un llamado a licitación pública como verdaderamente corresponde, inclusive por el bien y la imagen de este Gobierno que hace pocos meses asumió la responsabilidad de dirigir los destinos de la República.

Muchas gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Bentancor).- Puede continuar el señor miembro interpelante.

SEÑOR ORRICO.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Bentancor).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR ORRICO.- Señor Presidente: el Estado uruguayo está impedido, por un contrato que se hizo durante la Administración del doctor Lacalle, de hacer licitación alguna respecto a este asunto. Eso tiene que quedar muy claro porque así lo establece el contrato. Los contratos no se pueden leer de a una frase; hay que leerlos en su totalidad y sentir el texto y el contexto. De lo contrario, no sirve.

Acá no se acabó ninguna concesión; eso no es cierto porque eso es lo que dice el contrato. Y este contrato, que es un disparate -hay que leer su cláusula decimotercera para darse cuenta del disparate que es-, establece: "Plazo de la concesión [...].- El plazo de la concesión es de 10 (diez) años [...]. Esta concesión podrá" -parecería ser que autoriza-...

(Interrupción del señor Representante Charamelo.- Respuesta del orador)

——..."podrá ser renovada por períodos adicionales y sucesivos", etcétera. Establece que podrá, pero a continuación dice: "Las opciones serán ejercidas por el concesionario". Y luego expresa: "Después de recibida la solicitud de renovación, el concesionario y la ANP, acordarán [...]". De manera que cuando la ANP dicta una resolución que dice "Hemos acordado", después el Ministro no tiene más remedio que ratificar eso; de lo contrario, el Estado se va a comer un juicio por incumplimiento contractual, porque acá está el incumplimiento contractual.

Esto no lo dice el Diputado Orrico o el señor Ministro; lo dice la Profesora Grado 5 de Derecho Financiero, doctora Addy Mazz, quien hace un informe en el cual concluye: "La actuación de la Administración violentando esta cláusula contractual," -se refiere a la renovación- "una vez verificada la opción y el acuerdo entre ANP y concesionario respecto a la extensión y canon del período de renovación, podrá generar responsabilidad".

Además, como no nos quisimos quedar con una sola opinión, solicitamos la del escribano Roque Molla, Profesor Grado 5 de Contratos de la Facultad de Derecho y una de las personas más capacitadas en el tema, quien hace la misma interpretación que nosotros.

Entre las herencias que recibió este Gobierno está la de una multitud increíble de juicios en contra. No queremos agregar uno más; ese es todo el punto. Nosotros no hubiéramos formalizado un contrato como este; de ninguna manera. Este contrato tiene condiciones que no considero que sean las mejores que se podían conseguir en ese momento. De cualquier modo, es el contrato que existe y hay que respetarlo, so pena de que el Estado uruguayo se coma un juicio más y por cifras nuevamente millonarias.

Muchas gracias, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Bentancor).- Puede continuar el señor miembro interpelante.

SEÑOR LACALLE POU.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Bentancor).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR LACALLE POU.- Señor Presidente: no es cierto lo que dice el señor Diputado Orrico; no es cierto lo que dice la profesora Addy Mazz ni la otra persona que se mencionó. No sé a quién le hizo ese informe, pero no es cierto lo que establece. El que seguro no sabía de eso era López Mena, porque de lo contrario no hubiera hecho todo lo que hizo.

El señor Diputado Orrico nos dijo que los contratos hay que leerlos. Para mí él leyó en forma muy salteada todo ese contrato. En estos días he tenido la oportunidad de leer el contrato y puedo asegurar que no dice eso. ¿Y sabe qué? Si lo dijera, no habría Tribunal de Cuentas ni nadie que hubiera aceptado suscribir el contrato en ese momento.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Bentancor).- Puede continuar el señor miembro interpelante.

SEÑOR GOÑI ROMERO.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Bentancor).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR GOÑI ROMERO.- Señor Presidente: reitero que llaman la atención algunos comentarios que se hacen respecto a que por el contrato están obligados.

A continuación, voy a leer lo que dijo el señor Ministro Rossi cuando concurrió a la Comisión de Turismo. Según el señor Ministro Rossi, este contrato no denota obligación alguna. Allí el señor Ministro manifestó: "[...] respecto al marco en que se toman estas decisiones," -y había leído las resoluciones de la Administración Nacional de Puertos y la que él proponía como resolución del Ministerio de Transporte y Obras Públicas- "es en el marco de la ley de puertos, que definió un plan maestro que logró aplicarse con éxito para el país y produjo mejoras en el funcionamiento de la ANP". No dijo que esta era una herencia maldita ni que era una barbaridad el contrato que había heredado del doctor Lacalle; no. Dijo que era un plan maestro que produjo mejoras. Es más; manifestó: "Decimos públicamente que nos proponemos profundizar este plan. El puerto de Montevideo," -continúa- "tal vez la empresa más importante del país, la que más influye en la actividad económica, necesita estar permanentemente renovándose. Podemos decir que esta concesión que se otorgó en este marco, ha tenido un resultado positivo, ha mejorado sustancialmente el servicio que se le ofrece a los pasajeros, con instalaciones para las que originalmente estuvo prevista una inversión de US$ 6:000.000, pero que superó los US$ 9:000.000. No hacemos un nuevo llamado a licitación," -dijo el señor Ministro Rossi- "porque así estamos conformes con la forma en que funciona".

No dijo que no podía hacer un llamado a licitación; no dijo que estaba obligado por el contrato. Él, como responsable de la Administración Nacional de Puertos -y fue lo que yo le dije-, manifestó: "No hacemos un nuevo llamado a licitación porque así estamos conformes con la forma en que funciona, y hacer un llamado a licitación es abrir un interrogante respecto a cómo se va a realizar ese proceso". Naturalmente, en un llamado a licitación siempre se abren interrogantes, lo cual no es preocupante, a menos que la interrogante sea si quien queremos que gane la va a perder. Aparentemente, la premisa fue que había que mantener el statu quo en el puerto de

Montevideo a cualquier precio, pero eso fue voluntad política de este Gobierno, del señor Ministro Rossi y de la Administración Nacional de Puertos, que de él dependía.

Reitero que el señor Ministro Rossi dijo que estaba conforme y que no quería correr el riesgo, cuando manifestó: "No hacemos un nuevo llamado a licitación porque así estamos conformes con la forma en que funciona, y hacer un llamado a licitación es abrir un interrogante respecto a cómo se va a realizar ese proceso". ¿Y cuál puede ser esa interrogante? Se van a presentar distintos oferentes y ganará el mejor, es decir, el que postule más.

Además, me pregunto por qué a cualquier precio. Digo esto porque a la empresa se le reduce el costo de US$ 9:000.000 que pagó, a US$ 700.000. Eso es a cualquier precio. En los diez años anteriores la empresa tuvo que invertir US$ 9:000.000 en el puerto. Ahora, en los diez años siguientes tendrá que poner US$ 700.000. Esto también hace al objeto y, por lo tanto, no se está cumpliendo con el Decreto N° 412, que habla de que las renovaciones tendrán que ser en iguales condiciones. Se está cambiando el objeto porque se va a permitir que de los US$ 700.000 que tendrá que poner la empresa, US$ 420.000 se recuperen a través de alquileres. Digo esto porque se autoriza a que, para los 700 metros cuadrados que se van a construir para los operadores turísticos, se cobre US$ 5 por metro. Al cabo de diez años, esto representa una cifra de US$ 420.000. ¿Saben cuál va a ser el costo extra que, en definitiva, tiene esta empresa a partir de esta concesión? Va a ser de US$ 2.300 mensuales. Esto surge de los US$ 700.000 que tiene que invertir, menos US$ 420.000 que va a recuperar por concepto de alquileres, dividido entre diez años y los doce meses que tiene cada año. ¿Saben qué? Esta cifra es la misma que se obtendría por el alquiler de un local barato en la calle Uruguay de mi querida ciudad de Salto. US$ 2.300 es lo que va a estar pagando López Mena por explotar la terminal de pasajeros del puerto de Montevideo. A esa barbaridad es que nos estamos refiriendo acá. Esto no es responsabilidad de los Directores colorados -a quienes se la endilgó el señor Ministro- ni de nadie, excepto del Gobierno, como específicamente dijo el señor Ministro Rossi en la Comisión de Turismo, y tengo la versión taquigráfica en mi poder.

Muchas gracias.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- ¿Me permite, señor Presidente?

No estoy pidiendo una interrupción; simplemente, solicito acogerme al Reglamento, que me permite intervenir cuando lo considere oportuno a fin de dar respuestas. Por este mecanismo de monopolización de la palabra y de pedidos de interrupción, escucho desde mi casa y luego les envío una carta.

SEÑOR PRESIDENTE (Bentancor).- Según entiende la Mesa, lamentablemente, deberá esperar a que el miembro interpelante termine con su alocución, más allá de las intervenciones que él legítimamente tiene derecho a introducir. Luego, el señor Ministro, de la misma manera, podrá tener su tiempo para responder.

Puede continuar el señor miembro interpelante.

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Señor Presidente: no vi que el señor Ministro estuviera solicitando la palabra; si no, con muchísimo gusto le habría concedido una interrupción. Si el señor Ministro quiere responder alguna de las preguntas, puedo concederle una interrupción, pero hay colegas de diferentes sectores y partidos que también las están solicitando, por lo que creo que por cortesía parlamentaria debo acceder a ellas para que puedan exponer sus ideas. Así ha ocurrido con Diputados del Partido Nacional, del Partido Independiente, de la fuerza de Gobierno y del Partido Colorado, por lo que creo que no estoy monopolizando el uso de la palabra, sino siendo cortés con los colegas, dándoles la posibilidad de intervenir. Si el Ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Víctor Rossi, desea hacer uso de la palabra, con muchísimo gusto también le concedo una interrupción.

SEÑORA KECHICHIÁN.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Sí, señora Diputada.

SEÑOR PRESIDENTE (Bentancor).- Puede interrumpir la señora Diputada.

SEÑORA KECHICHIÁN.- Señor Presidente: en realidad, pensé que teníamos una lista de oradores, pero noto que esta se ha ido desvirtuando. Los Diputados tienen todo el derecho de ir pidiendo las interrupciones que quieran y de intervenir, pero hay algunas cosas que no puedo dejar pasar.

No es posible aceptar calladamente que se diga que la asesora miente. El señor Diputado Lacalle Pou ha señalado que la doctora Addy Mazz dice algo que no es cierto, cuando se trata de una asesora jurídica de carrera, Grado 5, que hace el informe con todas las potestades que le da su cargo. Nosotros tenemos sobre la mesa ese informe y nunca nos atreveríamos a decir que miente. Algunos Diputados podrán discrepar, pero nunca decir esto.

Durante la tarde hemos escuchado varias veces insistir en que el empresario López Mena es poco menos que militante del Encuentro Progresista-Frente Amplio-Nueva Mayoría. Quiero leer un artículo publicado en un diario de Colonia que dice lo siguiente: "Anoche, en el teatro municipal Bastión del Carmen de Colonia del Sacramento con su capacidad colmada, asumió sus funciones el nuevo Intendente de este departamento, el médico cirujano Walter Zimmer (Alianza Nacional).- De la ceremonia participó como invitado especial el vicepresidente de la República Argentina, Daniel Scioli, quien encabezó una delegación de parlamentarios y empresarios del país vecino, respondiendo a una gestión realizada por el titular de Buquebus, Juan Carlos López Mena.- El gobierno nacional estuvo representado por el Ministro de Industria y Energía, Jorge Lepra, en tanto que un amplio abanico partidario se congregó en la reunión, destacándose las presencias de los dirigentes Juan Andrés Ramírez y Matilde Rodríguez de Gutiérrez Ruiz, junto al Presidente del Directorio blanco, senador Jorge Larrañaga, a quien Zimmer dedicó su toma de mando cuando hizo uso de la palabra".

¿Por qué menciono esto? Porque en la única institución pública donde el Presidente del Directorio de Buquebus tiene un cargo, aunque es honorario -es asesor de turismo-, es en la Intendencia Municipal de Colonia. Entonces, no se puede seguir repitiendo alegremente algunas cosas. No se puede seguir diciendo que no basta con decir que se es transparente, sino que hay que parecerlo. Nosotros agregaríamos que hay que serlo; pero tampoco basta con decir que no se hace caza de brujas. Como Gobierno tenemos la obligación de no hacer caza de brujas, trátese de quien se trate.

Esa era la aclaración que quería hacer, porque se ha repetido hasta el cansancio que el ámbito frenteamplista es poco menos que el único lugar donde el señor López Mena habla con algún dirigente político.

También quiero aclarar qué significa la palabra licitación, porque estoy muy confundida. He venido leyendo expresiones de varios de los Diputados preopinantes. Aquí tengo declaraciones del señor Diputado González Álvarez, quien dice: "[...] en Colonia; estamos todos de acuerdo que hay que hacer una nueva terminal, que hay que hacer una inversión importante, pero había una idea del ex Ministro Lucio Cáceres, que quería privatizarlo, llamar a licitación, y eso es realmente un riesgo muy grande para Colonia [...]".

¿La licitación es un riesgo para Colonia y una necesidad para la ciudad de Montevideo? Hago esa pregunta.

SEÑOR PRESIDENTE (Bentancor).- Puede continuar el señor miembro interpelante.

SEÑOR ALONSO.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Sí, señor Diputado. Iba a hacer algunas consideraciones más, pero las voy a dejar para después.

SEÑOR PRESIDENTE (Bentancor).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR ALONSO.- Señor Presidente: a esta altura del debate hemos agregado mucha más confusión al asunto que lo que este en lo previo presentaba. En esto quiero decir que me siento parcialmente desorientado. Me gustaría que, en la medida de lo posible, se me explicara cuál es la posición del Poder Ejecutivo, porque frente a una requisitoria del señor Diputado Washington Abdala, el señor Ministro dio a entender que si como resultancia de la consulta que se le ha formulado al Tribunal de Cuentas se obtuviese un dictamen adverso o se determinara por parte del organismo de contralor que hay observaciones de fondo -creo que el giro que utilizó básicamente fue el de que se tratara de observaciones sustanciales-, él estaría dispuesto a no proseguir con el proceso de prórroga de la licitación. Creo que este es un comentario de recibo. Por más mayorías que pueda haber en las Cámaras, ningún Ministro obraría en sentido contrario a lo indicado en un dictamen del Tribunal de Cuentas, aunque -vamos a hablar con total sinceridad- se trate de un Tribunal de Cuentas que no haya sido renovado. Este es un compromiso de lealtad con el sistema de parte del señor Ministro, que creo que es saludable y que está en lo correcto.

Por otra parte, también se le planteó que si la Cámara se expresaba en el sentido de reclamar al Poder Ejecutivo que se hiciese un llamado a licitación o que se dejara sin efecto la prórroga de la licitación, el señor Ministro estaría dispuesto a hacerlo, y creo que hizo la salvedad de que en ese caso se podría estar incurriendo en responsabilidades patrimoniales para el Estado. Por lo tanto, las estaría compartiendo, por lo menos, con el órgano representativo. Esa es otra forma de ver el asunto, que también comparto.

(Ocupa la Presidencia la señora Representante Argimón)

——Lo que no cierra es que, por un lado, tengamos esa expresión de voluntad de someterse a un organismo de contralor y a la voluntad de un cuerpo parlamentario representativo como la Cámara de Representantes y, por otro, se nos diga, no por parte del Ministro pero sí de legisladores del oficialismo, que esto no tiene vuelta atrás porque no hay ninguna otra salida para el problema y que la única forma que tenemos de resolverlo es avanzando sobre la prórroga de la licitación. Entonces, se nos plantea un panorama un poco confuso. Frente a la disyuntiva, me quedo con lo que dijo el señor Ministro, porque creo que es lo más adecuado. Digo más: para ayudar al señor Ministro, quien sin duda tiene con esto un problema en su Administración -será más grande o más pequeño, pero es un problema-, creo que él desearía profundamente -hasta por una cuestión de imagen de su gestión y del Gobierno que integra- que la empresa adjudicataria fuera otra, que no se tratara de la de alguien que, como pocas veces se ha visto en el Uruguay, notoriamente apoyó un proyecto electoral y a título empresarial se embanderó con una candidatura, como lo hizo el señor López Mena. Sin duda le solucionaría mucho el asunto que, en lugar de ser Los Cipreses S.A., fuera Los Ceibos y que, en vez de López Mena, fuera Juan García; sería mucho más sencillo.

Podríamos entrar a discutir sobre si estamos frente a una situación que da margen para la maniobra y para la corrección de actos administrativos que vienen siendo heredados. También eso es cierto y se ha manejado; todo tiene una secuencia. Pero ojalá fuese de otra manera. Creo que la forma de resolverlo es, precisamente, con la valentía de asumir que hay momentos en la vida en los que hay que decir: "Dejemos de lado lo que se hizo y asumamos la responsabilidad". De lo contrario, estaremos frente a lo que la opinión pública pueda opinar de todo esto.

Esto me hace acordar al caso típico del que dice: "Bueno, si tiene cuatro patas, tiene cola, tiene collar y ladra, es un perro". Aquí estamos frente a una licitación que presenta dudas para la oposición y para mucha gente en el país. Esas dudas están encarnadas en la figura de un empresario que podría estar esperando -no digo que lo esté- que se lo contemple en virtud de que se jugó por una propuesta política. Prefiero el otro camino. Si he contribuido a esclarecer un poco la posición de una y otra parte, creo que podremos encontrar caminos de entendimiento.

Gracias, señor Diputado; gracias, señora Presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede continuar el miembro interpelante, señor Diputado Rodríguez Servetto.

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Concedo una interrupción que me solicitara el señor Diputado Flangini.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR FLANGINI.- Señora Presidenta: he seguido con mucha atención el desarrollo de todo este intercambio de ideas. Como no soy abogado ni lo quiero ser, y como no soy político y tampoco tengo ganas de serlo -más bien quiero seguir siendo un técnico-, hay ciertos detalles que me gustaría hablarlos con la formalidad como para que los entienda Juan Pueblo y no con la complicación a la que estamos llegando en este momento acerca de disposiciones jurídicas de un contrato que unos leen de una manera y otros de otra.

Acá hay una historia verdadera que comienza cuando el pabellón de pasajeros del puerto era absolutamente inhóspito y había que transformarlo para que los pasajeros, que venían fundamentalmente de Buenos Aires, encontraran en el lado uruguayo algo más acogedor. La finalidad de la primera licitación a la que se llamó -más allá de los términos que establezca la licitación- era la siguiente: generar el compromiso de que quien ganara la licitación reformara ese recinto inhóspito para hacerlo acogedor y útil al país. Como contraprestación, el Estado le daba fundamentalmente el "free shop".

¿Por qué, entonces -como muy bien dijo el señor Ministro-, hubo una sola oferta? Yo, que participé aconsejando a otros posibles ofertantes, les dije que de ninguna manera podían presentarse porque la clientela estaba siendo manejada por un transportista único. Para esa época casi la única empresa que llegaba al puerto de Montevideo era Buquebus. Poco a poco esa empresa fue terminando con sus opositores, primero los de Montevideo y luego los de Colonia. Ferrylíneas y Aliscafos quedaron integrados en un mismo grupo y, aunque tengan nombres diferentes, todos sabemos que pertenecen a un mismo monopolio. Inclusive, si uno saca un pasaje timbrado como Ferrylíneas, embarca en Buquebus. Quiere decir que todos estamos hablando de una misma empresa.

Lo peligroso de todo esto -este es el fondo del asunto que más interesa, más allá de los números- es que el transporte de pasajeros por agua entre Argentina y Uruguay depende, en un 95% o 98%, de una empresa cuyo empresario extranjero tiene la potestad de decir: "Voy a parar", y efectivamente para la flota durante tantos días. Entonces, acá se funden el turismo, los restoranes de Punta del Este y los trabajadores que hacen la temporada allí; todos quedan dependientes de la voluntad única de ese empresario extranjero que fue logrando, en sucesivas situaciones, que se le diera de hecho un monopolio, aunque de derecho -estoy de acuerdo con el señor Ministro- no lo sea.

El turismo de Uruguay, que está ligado en gran medida a la llegada de los argentinos -fundamentalmente a través del transporte por agua-, depende del hígado con que se levante ese día el extranjero propietario de esta empresa. Como este extranjero fue cuestionado largamente por mucha gente de todos los partidos, supongo que algunos de esos cuestionamientos tendrán bases fundamentadas. No parece ser una figura recomendable para que toda la actividad turística -que en el Uruguay es uno de los primeros rubros de la economía- dependa de él. Por lo tanto, pienso que la licitación, difícil de enfrentar ante la misma situación en que se presentó la primera, tendrá un resultado muy similar. Es muy difícil que los competidores puedan ir a un lugar que está dominado y gobernado por un empresario que tiene el mercado, inclusive, de los propios clientes del "free shop".

Hay otras cosas que tampoco entiendo mucho. Se dice que se trata de una terminal fluviomarítima. Yo nunca vi que una terminal marítima terminara en una dársena fluvial. Por lo tanto, de marítima tiene poco. Para justificar lo de marítima hablamos de los cruceros. Y yo pregunto cómo hace un crucero con ese porte para atracar en la terminal de Buquebus del puerto de Montevideo, donde la profundidad, inclusive de las instalaciones que tiene para recibir a los catamaranes, no se lo permite. ¿Poniendo una manga de 700 u 800 metros? Yo no veo a las turistas ancianas de un crucero de ese tipo caminar 700 metros para ir al Correo a comprar un sello que salió en ese momento. En la práctica no puedo considerar esas propuestas como acertadas cuando se las presenta de esta forma.

Tampoco creo que sea prudente, si antes se procedió con error -recordando a un viejo profesor que decía que el error no se corrige manteniendo el error, sino corrigiendo el error-, seguir con esa mala práctica.

(Suena el timbre indicador de tiempo)

——Por suerte, hoy tenemos al frente de la Administración Nacional de Puertos a personas muy entendidas...

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Ha culminado el tiempo de que disponía, señor Diputado. La Mesa solicita que redondee su pensamiento.

Puede continuar el señor Diputado Flangini.

SEÑOR FLANGINI.- A pesar de que en este momento la Administración Nacional de Puertos tiene la capacidad para resolver este punto de vista de política portuaria y de política de transporte, no lo ha hecho; hagamos fe en que la próxima Administración Nacional de Puertos pueda tomar una resolución diferente a esta de dejar en manos de un extranjero no solo el destino de una terminal portuaria, sino el destino de un rubro como el turismo, que es tremendamente importante para nuestro país.

Gracias, señor Diputado; gracias, señora Presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede continuar el señor miembro interpelante.

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Me han solicitado una cantidad de interrupciones, y yo quiero redondear algunas ideas.

En primer lugar, concedo una interrupción al señor Diputado Olano Llano y luego al señor Diputado Gandini.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede interrumpir el señor Diputado Olano Llano.

SEÑOR OLANO LLANO.- Señora Presidenta: esta instancia es verdaderamente bien importante, porque creo que con este llamado a Sala el Partido Nacional está haciendo un aporte fundamental a la imagen que yo quisiera que los uruguayos nos formáramos de los actores políticos. Es importante, además, porque creo absolutamente en las palabras del señor Ministro cuando afirma que esta instancia es trascendente porque de todo esto seguramente saldrá una mejor resolución. Considero que su intención es que Uruguay haga un buen negocio y, además, que se genere en los uruguayos la confianza imprescindible y necesaria que podrá surgir de lo que hoy discutan el Gobierno y el Parlamento, cuyos integrantes son, en definitiva, los representantes de nuestra nación.

He seguido atentamente las expresiones de nuestros colegas parlamentarios. ¿Cuál ha sido la actuación, en el transcurso del tiempo, de esta empresa de la que hoy estamos hablando? Se trata de una empresa que indiscutiblemente ha tenido un magnífico desarrollo económico, que poco a poco ha ido transformando su desempeño en un negocio monopólico de hecho, con las consiguientes advertencias que debemos tener los responsables de los destinos políticos del Uruguay acerca de lo que puede significar esto para el turismo que proviene de la República Argentina.

Además, ha sido una empresa que recibió calificaciones, instancia tras instancia, que fueron mencionadas en esta Cámara. Voy a reiterar lo que señalaron algunos colegas; nada más que tres o cuatro fechas. Por ejemplo, el 3 de diciembre de 2003, el Presidente de la República, por no mantenimiento adecuado de la terminal de pasajeros del puerto de Piriápolis, le otorga quince días a Los Cipreses para entregarla a la Dirección Nacional de Hidrografía.

En setiembre de 2004 se revoca la resolución del Poder Ejecutivo del 24 de febrero de 2000, relativa a la instalación y explotación de un casino en el proyectado complejo turístico Puerto de Yates por incumplimiento de la empresa Los Cipreses S.A.

También se ha mencionado un pedido de informes del entonces Senador Gargano, de agosto de 2001, al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, por adeudos de la empresa Los Cipreses S.A. por un monto de US$ 1:850.000 y de $ 1:100.000, por retención de las tasas de embarque.

El 5 de noviembre de 2003, el diario "La República" recoge una declaración del Senador Fernández Huidobro, que dice que el Senador encuentrista entregó a diferentes autoridades documentación referida a la empresa Los Cipreses S.A. (Buquebus) de la que surgen indicios y pruebas de maniobra de evasión fiscal, de defraudación tributaria y de no aportes al BPS, así como de violación de normas aduaneras.

No obstante, Uruguay renovará la concesión a esa empresa, y no reiteraré los términos en que se renovará, que ya fueron mencionados. Esto es como si a un alumno que en un escrito de diciembre de 2003 sacó regular, en el parcial del 29 de setiembre de 2004 sacó regular, en agosto de 2001 sacó regular, el 5 de noviembre de 2003 también sacó regular, ahora todos los uruguayos, en esta responsabilidad que queremos compartir -para eso fue convocado el señor Ministro-, lo promoviéramos con sobresaliente por diez años más. Esta es la pregunta que se hacen los uruguayos cuando conocen esta información y se dan cuenta de que esta concesión se renovará. ¡Qué bueno que esta discusión se dé antes de renovar el contrato!

Los uruguayos se preguntarán qué pasó entre 2003 y 2005, cuando este alumno que sacó tantos regulares ahora es promovido con sobresaliente, y con moña azul y túnica blanca lleva la Bandera Nacional. Todos conocemos la respuesta; todos, por lo menos, conocemos la respuesta que el pueblo dará a esta pregunta.

(Suena el timbre indicador de tiempo)

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Ha finalizado su tiempo, señor Diputado.

Puede continuar el señor miembro interpelante.

SEÑOR OLANO LLANO.- ¿Me permite otra interrupción?

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Sí, señor Diputado.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede interrumpir nuevamente el señor Diputado Olano Llano.

SEÑOR OLANO LLANO.- Entonces, cuando un ciudadano uruguayo común y corriente -como yo- analiza estos hechos, teme por la credibilidad de los actores políticos, que todos sabemos que ya está ofendida en nuestra nación, y que termina afectando al sistema político. Además, cuando uno escucha los argumentos sobre esta empresa, que, por otra parte, se ha ido enriqueciendo y agrandando con el paso del tiempo, a pesar de ser deudora del Estado uruguayo, siente que lo ha hecho con la plata que nos está debiendo a todos los uruguayos. Y tampoco creo que sea buena cosa para doña Tota, que vive en Treinta y Tres y cuyo marido está en un fideicomiso por su chacrita y, por estar en esa situación, el Banco del Estado no le da nuevos créditos, enterarse de que nuestro Gobierno -en esta responsabilidad que con gusto compartimos con el señor Ministro de analizar estas cosas- prorrogará la concesión a esta empresa. Somos como los almaceneros de esta empresa: nos debía y no nos pagó, pero igual ahora vamos a hacer un nuevo negocio con ella. Creo que estas son las preguntas que se hace todo el mundo.

El señor Diputado Lacalle Pou recién decía que, en definitiva, el empresario juega su juego; y es cierto. Este empresario, aparentemente, leyó el Martín Fierro en la parte que dice: "Hacete amigo del juez / No le des de qué quejarse; / [...] Pues siempre es güeno tener / Palenque ande ir a rascarse".

Si esto se termina aprobando, si es que hay una salida legal -ojalá la haya-, ¿sabe lo que va a decir la gente? Que la culpa no es del chancho, sino de quien le rasca el lomo. Mañana me veo una caricatura en la prensa de un chanchito con una cucarda que diga: "Los Cipreses Sociedad Anónima" y alguien del sistema político rascándole el lomo.

Me parece que esta es una buena instancia, que ha propiciado el Partido Nacional. Y le creo al señor Ministro cuando dice que esta es una verdadera instancia de trabajo, en la que tendremos que ver ese tema del contrato para saber si se puede modificar.

El sentido común me dice que es muy difícil de creer para un ciudadano común que la Administración Nacional de Puertos pueda terminar mandando más que el Ministro. Esto es como si yo le dijera a mi mujer: "Te voy a regalar un auto para tu cumpleaños". Mi mujer va a la automotora, lo elige y después yo le digo al dueño que se lo pago si firmo yo. El sentido común me dice que la última palabra tiene que ser la del Ministro.

Finalmente, creo que este asunto es una gran responsabilidad para nosotros -compartida- y fundamentalmente para el señor Ministro. Creo que en las manos del señor Ministro está la posibilidad de salvar al sistema político del descrédito absoluto de parte del pueblo uruguayo y de proteger a través de un llamado a licitación la credibilidad de los uruguayos en este sagrado sistema democrático que tenemos hoy.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Quiero comunicar a la Cámara que existe una larga lista de oradores y que todavía no la hemos iniciado. Por lo tanto, solicitamos a las señoras y a los señores legisladores que colaboren con el desarrollo de esta interpelación de la forma más ordenada posible.

Puede continuar el señor miembro interpelante.

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Señora Presidenta: a fin de ayudarla en su tarea, que es bastante extensa, voy a conceder dos interrupciones más, a los señores Diputados Gandini y Chifflet, y posteriormente voy a seguir con mi trabajo, a los efectos de normalizar la sesión.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede interrumpir el señor Diputado Gandini.

SEÑOR GANDINI.- Señora Presidenta: mi intervención es para ordenar pensamientos e ideas y para separar la verdad de la mentira.

La bancada oficialista acaba de distribuir un comunicado de prensa o algo así, en el que se falta a la verdad. Se dice a la prensa algo que no es cierto, en una demostración más de la falta de transparencia que ha tenido este proceso. Seguramente esto es un adelanto de la declaración final que va a proponer la mayoría. Dice: "Que la cláusula 10 del contrato firmado el 10 de noviembre de 1994 previa a resolución del Poder Ejecutivo del 21 de setiembre y firmada por el Presidente de la República de la época Dr. Luis Alberto Lacalle y el Sr. Ministro de Transporte y Obras Públicas Sr. José Luis Ovalle es claro en cuanto a que el Poder Ejecutivo DEBE" -lo pone con mayúsculas- "renovar la concesión de la Terminal Fluvio Marítima del Puerto de Montevideo y que si la Administración violentara dicha cláusula contractual podría generarle responsabilidades al Estado".

Parece que no hubo más remedio que recorrer este camino para evitar responsabilidades al Estado, porque lo dejó atado el Gobierno pasado o el anterior y no tiene más salida que firmar, ya que parece que en alguna cláusula medio turbia, ya desde antes se estableció en el contrato que se debía renovar. Acá dice esto.

Voy a leer lo que dice el contrato firmado por la Administración Nacional de Puertos. La cláusula 10 dice: "El plazo de la concesión es de 10 (diez) años contados a partir del acta notarial de entrega de las instalaciones. Esta concesión podrá ser renovada por períodos adicionales y sucesivos después que expire el término inicial acordado, mediante resolución de renovación de la concesión, por decisión del Poder Ejecutivo, con el previo asesoramiento de la ANP. Dichos períodos adicionales estarán sujetos a los mismos términos y condiciones, excepto la extensión del plazo de la concesión y el canon que se establecerán para cada período adicional. Las opciones serán ejercidas por el concesionario" -en este caso Buquebus- "mediante una comunicación escrita a la ANP por lo menos 6 meses antes del vencimiento del plazo original o de cualquier plazo adicional. Después de recibida la solicitud de renovación, el concesionario y la ANP acordarán la extensión y el canon por los períodos de renovación. Si después de recibida la solicitud de renovación y antes de los 3 meses de vencimiento del plazo de concesión, no se llega a un acuerdo que satisfaga a ambas partes, la ANP quedará en libertad de efectuar un nuevo llamado a licitación para una nueva concesión".

Acá radica la mentira de este comunicado. A lo mejor por aquello de que lo que no sale en la CNN no existe, se quiere responder virtualmente por los medios de comunicación lo que no se puede responder acá adentro. Pero en el sistema institucional, democrático y republicano en el que vivimos lo que vale es lo que está acá adentro. Además, se falta el respeto a los señores de la prensa cuando se los induce a error con un comunicado que no contiene en su anexo el texto del contrato al que se refiere y se les dice lo que no es.

Yo quiero poner las cosas en su lugar. La Administración Nacional de Puertos pudo haber llamado a licitación en los plazos previstos, si no llegaba a un acuerdo. Claro que entró en el acuerdo; claro que esta actual Administración lo dejó correr y el señor Ministro que está sentado en Sala lo dejó pasar, porque ya era Ministro cuando esto sucedió, como dijo el señor Diputado González Álvarez. Entonces, no es cierto lo que aquí se escribe.

Que los Diputados que nos proponen una declaración final lean esto, para que vean que su texto no está de acuerdo con lo que dice el contrato, que ya tiene más de diez años. Si esto es para proteger otra vez al empresario, mal le hacemos al sistema.

SEÑORA TOURNÉ.- Pido la palabra para contestar una alusión.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Las alusiones se contestan cuando termina de hablar el orador.

Puede continuar el miembro interpelante, señor Diputado Rodríguez Servetto.

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Concedo ahora la interrupción que me pidió el señor Diputado Chifflet.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR CHIFFLET.- Señora Presidenta: desearía ser lo más sereno posible para plantear algo que me parece fundamental para los valores que he defendido toda la vida desde mi fuerza política, el Partido Socialista, y el Frente Amplio posteriormente.

Quiero hacer una aclaración. He integrado los organismos deliberativos y de base del Frente Amplio -los recorro semana a semana- y nunca, jamás, vi al señor López Mena; no lo conozco. No integra el Congreso del Frente Amplio, no ha integrado sus plenarios, no ha integrado sus Congresos y jamás participó de un Comité de Base. Cuando hace unas semanas escuché en el programa político "Zona Urbana" que se hacía alusión a determinadas importaciones que se podían realizar de una cantidad de botellas de whisky, cajones de cigarrillos, etcétera, y se insinuó -o se dijo, no quisiera exagerar- que eso podía ser algo así como un pago o una retribución a alguien que había acompañado al Frente Amplio en la campaña electoral, lo primero que hice fue elevar un pedido de informes para saber a qué se debía eso, cuál era el decreto, quién lo había dictado, con qué razones, etcétera. Terminaba diciendo que como se había insinuado algo sobre un señor que suele estar con todos los Gobiernos, quería aclararlo. Por suerte se aclaró y no me voy a extender en esto. Definitivamente, se dio mar-

cha atrás, y en su oportunidad lo informaré a la prensa y a los señores legisladores. Hoy se lo informé al señor Diputado Posada, porque él había planteado este tema con posterioridad a mi pedido de informes. Pero quiero ir al caso concreto de hoy.

Aquí se han sostenido algunas cosas. Se ha dicho que se puede llamar a licitación sin consecuencia alguna; esta es una de las posiciones que se sostuvo. Desde otro punto de vista se dijo que hay que cumplir con un texto que se sostiene es claro, y que si no se cumpliera podríamos correr el riesgo de pagar las consecuencias.

Yo digo: tengo que elegir. Tengo determinados valores esenciales que defender. Nuestra fuerza política -esto lo reconocen todos y no va en desmedro de ningún otro partido- esgrimió, sobre todo, banderas de transparencia y de limpieza administrativa contra las implicancias. Categóricamente se dijo: "Podremos meter la pata, pero no la mano en la lata". Por lo tanto, no vamos a aceptar ninguna sospecha sobre nuestra fuerza política.

Podría consultar a nuestros asesores de la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración para que, después de muchos debates, nos dijeran, si es posible por unanimidad -veo que hay dos posiciones en materia jurídica-, cuál es la posición jurídica correcta. No vamos a llegar a acuerdo en ese sentido porque ya se ve que hay posiciones de prestigiosos legisladores y técnicos que sostienen uno u otro camino. Pero no podemos cargar con ciertas cosas -yo no las voy a calificar, pero me ofendieron, porque fueron muy duras- que tienen que ver con la transparencia y la honradez de nuestra fuerza política.

SEÑOR MELGAREJO.- ¡Apoyado!

SEÑOR CHIFFLET.- Ese es el primer capital que tenemos que defender. Inclusive, si actuamos con grandeza podremos llegar a un acuerdo entre todos los partidos. Creo que esta es una actitud de grandeza y por eso la califico así.

¿Estamos todos dispuestos a aceptar que si el Tribunal de Cuentas dice "A", decimos "A", y si dice "B", decimos "B", y nos quedamos con ese juicio? Si fuera así, estoy dispuesto a que en esta interpelación se busque una salida que establezca que nos vamos a atener a lo que disponga ese Tribunal. Si no estuviésemos de acuerdo con eso, tendríamos que buscar otro camino, pero el debate jurídico no sería el mejor. Yo no estoy en condiciones de decir jurídicamente que tiene razón quien sostiene una u otra posición, pero sí tengo la absoluta seguridad de que a mi fuerza política no se la puede acusar de complicidad con ningún capitalista.

¡Por cierto que yo sé que hay señores empresarios que apoyan a todos los partidos y luego buscan beneficiarse! Esta es una vieja táctica de muchos empresarios. En mi caso, debo decir que soy sectario; yo no apoyo a los empresarios, soy anticapitalista y apoyo solamente a los trabajadores. Si algún documento del señor Diputado interpelante me ha pesado en el alma es el de los trabajadores del Sindicato Único de la Administración Nacional de Puertos.

Si los señores legisladores están de acuerdo, estoy dispuesto a acompañar una moción que diga que vamos a estar sujetos a lo que disponga el Tribunal de Cuentas.

(Interrupción del señor Representante Goñi Romero)

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede continuar el señor miembro interpelante.

SEÑOR CARDOSO (don José Carlos).- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Señora Presidenta: como hay mucha ansiedad por participar de esta discusión, voy a tener que seguir dando interrupciones.

(Interrupciones.- Murmullos)

——Le concedo al señor Diputado José Carlos Cardoso la interrupción que me solicita.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR CARDOSO (don José Carlos).- Señora Presidenta: la intervención del señor Diputado Chifflet me ha motivado a hablar a esta altura del debate, cuando llevamos unas cuantas horas analizando los aspectos jurídicos, legales y de conveniencia de esta licitación.

Tengo suficiente respeto por el señor Diputado Chifflet y por sus convicciones como para permitirme centrar el debate. Él lo ha instalado en una resolución de carácter legal y ha dicho -creo que su experiencia cuenta- que el debate político no va a ser una solu-

ción. ¿Pero saben lo que pasa? Que el debate político que tenemos instalado y la discusión pública que precedió a la interpelación no tienen que ver, en el fondo, solamente con un tema de legalidad y de contrato; creo que esta es una reflexión que el señor Ministro tendría que hacer.

Países como Chile, Brasil, Venezuela y Costa Rica tienen prohibido a los concesionarios hacer aportes en las campañas electorales, y al revés, los aportantes a las campañas electorales tienen prohibido ser concesionarios del Estado. Ese tema no está resuelto; si el Uruguay lo tuviera resuelto, esta discusión no se estaría dando aquí, sino en otro lado.

(Apoyados)

——El señor Diputado Posada dijo -yo recojo esta cuestión porque siento que es lo que ha afectado al señor Diputado Chifflet y lo motivó a hacer su intervención- que el tema está puesto sobre la mesa, quizás por la invasión del empresario a la fuerza política, agregando en exceso y hasta publicitariamente sus aportes y vinculaciones, que permitieron que el 0,4% que posibilitó al Encuentro Progresista ganar la elección, llegara desde Buenos Aires en sus buques. Lamentablemente, eso está ligado a una realidad; es un dato que ni siquiera estoy calificando.

Si la norma que se aplica en Chile y en tantos países de América Latina impide a quienes apoyan entusiastamente cambios políticos -como el que apoyó este empresario en el Uruguay- recibir luego el beneficio de ser concesionarios del Estado, es inevitable que todos pongamos sobre la mesa la cuestión, porque no la ponemos nosotros, sino la opinión pública.

El señor Diputado Goñi Romero dijo hoy: "¡Por US$ 2.000 el puerto de Montevideo!". ¡El puerto de la defensa! ¡Por US$ 2.000 por mes! ¡La pucha, es duro escuchar eso!

Entonces, ¿cómo quieren que el debate no se instale? Es muy difícil corregirlo. Digo esto con mucho respeto por la intervención del señor Diputado Chifflet, porque lo sé un viejo batallador de las causas que acaba de señalar y respeto mucho su posición. Inclusive, dijo que estaba de un lado; está claramente de un lado. Esto es así: ha estado toda la vida en esa posición. Pero es inevitable la discusión; no la podemos quitar de la opinión pública porque la duda está manifestada, porque huele mal. ¿Y qué quieren que hagamos? Huele mal; no hay otras posibilidades.

¿El señor Ministro de Transporte y Obras Públicas del Uruguay no tiene una herramienta que le permita decir que va a recorrer el camino de una licitación y a dar a este procedimiento transparencia aunque gane el mismo empresario? ¿No encontrará el Estado uruguayo -seguramente todo el Gobierno respaldará al Ministro- una fórmula que interprete cabalmente ese contrato y permita hacer un llamado a licitación? Esto resolvería el tema para todos: para nosotros, para la opinión pública y, sobre todo, para el Gobierno y para la historia del partido que gobierna...

(Suena el timbre indicador de tiempo)

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Señor Diputado: ha terminado su tiempo. La Mesa le pide que redondee.

Puede continuar el señor Diputado José Carlos Cardoso.

SEÑOR CARDOSO (don José Carlos).- Como decía, esto será mucho mejor para la fuerza política que gobierna, que ha sostenido que estas son banderas de principios a la hora de administrar.

¡Reflexione, señor Ministro! ¡Busque una manera de salir de esa trampa, porque le va a doler todo el período! ¡Quítesela ahora! ¡Busque la manera y la va a encontrar! Si la doctora Addy Mazz hizo ese informe, seguramente en el país habrá informes que tengan interpretaciones que defiendan al Estado cuando quiera avanzar en una licitación y proceder de una forma mucho más cristalina para dar garantías de que lo que está haciendo lo está haciendo bien.

Muchas gracias por la tolerancia.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede continuar el miembro interpelante, señor Diputado Rodríguez Servetto.

(Interrupción de la señora Representante Tourné)

——La Mesa ha hecho las consultas reglamentarias del caso y hasta que el miembro interpelante finalice con su exposición...

(Interrupción de la señora Representante Tourné)

——Léase el artículo 69 del Reglamento de la Cámara de Representantes.

(Se lee:)

"Nadie tiene derecho a interrumpir al orador, sino cuando este incurra en personalismos, expresiones hirientes o indecorosas contra una persona o una agrupación y, en tal caso, para proponer que sea llamado al orden; cuando haya de plantearse una cuestión urgente o de orden; o cuando convenga aclarar o rectificar un concepto en que el orador base su disertación.- En este último caso, la autorización para interrumpir será otorgada solo si la concede el orador y no excederá de cinco minutos.- El Presidente no permitirá interrupciones cuando las estime perjudiciales para el orden del debate, ni consentirá que los que hagan uso de ellas concedan, a su vez, interrupción alguna".

——En consecuencia, la interrupción debe ser otorgada por el miembro interpelante.

(Interrupción de la señora Representante Tourné)

——La Mesa entiende que no se ha entrado en personalismos, sino que se está debatiendo la cuestión de fondo.

(Interrupción de la señora Representante Tourné)

——Señora Diputada Tourné: usted ha solicitado la palabra para responder una alusión y la Mesa la tiene anotada para cuando finalice la exposición el señor miembro interpelante.

Puede continuar el miembro interpelante, señor Diputado Rodríguez Servetto.

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Con muchísimo gusto, si la señora Presidenta lo permite, concedemos una interrupción a la señora Diputada Tourné a los efectos de que pueda plantear sus inquietudes.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede interrumpir la señora Diputada Tourné.

SEÑORA TOURNÉ.- Señora Presidenta: no había pedido una interrupción -pero agradezco muchísimo la gentileza del señor Diputado Rodríguez Servetto-; lo que quería era responder una alusión política claramente efectuada por el señor Diputado Gandini.

Con todo respeto al señor miembro interpelante y a todas y todos los legisladores de la Cámara, digo lo siguiente. Si por esta vía de las interrupciones seguimos manejando de esta manera el debate, ¿para qué tenemos una lista de oradores? A mí me parece correcto que en algún caso el señor miembro interpelante conceda una interrupción; pero su segunda intervención ha sido solo a base de interrupciones, una tras otra; yo no sé si eso es lo correcto. Y leo que el Reglamento dice claramente en qué casos se deben conceder las interrupciones: cuando alguien entre en personalismos y por lo tanto el legislador tenga que responder; pero ese no ha sido el caso.

Esto no es una crítica, no es mala onda, no pretendo distorsionar; simplemente digo: vamos a respetar. El señor miembro interpelante tiene todo su derecho y todo su tiempo para hablar, si es que tiene algo más para decir. De lo contrario, continuemos con la lista de oradores.

Por otro lado, señora Presidenta, esto tiene que ver con un estilo de dirigirse a las señoras y a los señores legisladores que yo aprendí en esta Casa y pido que exista un mínimo respeto. ¡Uno puede decir que con la posición de Fulano se está en desacuerdo y argumentar con toda la pasión del mundo! Lo que me parece muy poca cosa es decir que esta bancada, en la moción que va a presentar, miente. ¡Eso no se puede decir! El señor Diputado podrá decir que discrepa, que nos equivocamos; esa es la absoluta libertad que tiene cualquier señora legisladora o cualquier señor legislador. Pero cuando se entra en el calificativo de mentir, ¡van a tener que dar muchas más explicaciones! Porque hay cosas que tienen un límite, un código de ética; ¡esta Cámara lo construyó! Y si a alguno le falta la memoria, por el respeto a esta Casa, y no solo a mi Partido, yo me voy a encargar de recordar esa mínima ética. ¡Mínima!

Tampoco se puede decir que una declaración promovida por la bancada de Gobierno pretende obnubilar las mentes de las señoras y de los señores periodistas, porque eso también es un gran desprecio a los trabajadores de la prensa. ¡Ni que fueran tontos, manipulables! Esa puede ser la concepción de algunos; no es la de esta bancada. Esta bancada da sus fundamentos y su manera de interpretar los hechos y no descalifica a nadie, como no lo ha hecho hasta el momento, a pesar de que haya otras interpretaciones en las antípodas de la nuestra. ¡Ese es el respeto que tiene la bancada de Gobierno! ¡Manifiesta su manera de pensar sin agredir, sin descalificar a ningún otro señor legislador, que tiene tanto derecho como nosotros a decir su verdad en este recinto!

Me parece mentira, señora Presidenta, tener que estar diciendo estas cosas, que han sido un código mínimo en esta Casa. Esta humilde Diputada lo aprendió también de legisladores de otros sectores políticos. Me parece maravilloso el debate político, me encanta -para eso estamos acá-, pero con un mínimo de respeto mutuo. ¡No se puede, y no lo vamos a permitir, decir cualquier cosa y de cualquier manera en este recinto! ¡Hay que hacerse cargo de lo que uno dice! Esta bancada lo hace. Si alguien está en discrepancia, maravilloso. ¡Lo que no puedo permitir es que se diga que el Ministro o quienes integramos esta bancada estamos mintiendo! ¡De ninguna manera lo vamos a permitir esta vez ni ninguna otra! Y pido por favor que tengamos la grandeza de hacer política con mayúscula y de no decir Gre Gre para decir Gregorio.

En todo caso, lo que estamos diciendo es que un contrato anterior fijó las leyes del juego, ¡y las fijó, señora Presidenta! ¡Y esas leyes del juego no las firmó, ni las firmaría, este Gobierno ni esta bancada!

Muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Rogamos a las señoras legisladoras y a los señores legisladores que nos permitan seguir con el curso normal de esta interpelación. La Presidencia se ampara precisamente en el último inciso del artículo 69, porque entiende que hemos ingresado en un camino que conspira contra el buen desarrollo de este debate.

Puede continuar el miembro interpelante, señor Diputado Rodríguez Servetto.

SEÑOR GANDINI.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Señora Presidenta: tal como reclamaba la señora Diputada preopinante, yo quisiera continuar con la segunda parte de mi exposición. Pero hace pocos días, en esta Cámara, asistimos a una discusión muy fuerte entre la bancada oficialista y un colega de nuestra bancada del Partido Nacional porque no se concedían interrupciones. Si no estoy mal informado, como miembro interpelante tengo todo el derecho de dar las interrupciones que se me soliciten, de acuerdo con mi criterio. Además, no quiero ser descortés con nadie. El señor Diputado Gandini me ha solicitado una interrupción, que estoy dispuesto a concederle, y tengo otros compañeros que también lo están haciendo. Yo no quisiera dejar a nadie afuera; me gustaría cerrar esta intervención, para así pasar a la lista de oradores, pero en la medida en que me sigan solicitando interrupciones, voy a seguir concediéndolas. No tengo otro remedio.

Concedo la interrupción al señor Diputado Gandini.

(Interrupción del señor Representante Guarino)

——Recién escuché por ahí un grito que decía "tiene la opción de no darlas".

(Interrupción del señor Representante Guarino)

——Sin embargo, un compañero Diputado de nuestra bancada de la Correntada Wilsonista, en ocasión de la última sesión, no dio interrupciones y fue duramente cuestionado por la bancada oficialista por ese motivo. Entonces, es un tema o es otro tema; de lo contrario, seguimos con el doble discurso, también en el tema de las interrupciones.

Así que pido por favor a la señora Presidenta que me permita concederle la interrupción al señor Diputado Gandini.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede interrumpir el señor Diputado Gandini.

SEÑOR GANDINI.- Agradezco a la señora Presidenta y al señor Diputado Rodríguez Servetto.

Muy brevemente voy a decir que en tanto no se me demuestre documentalmente que estoy equivocado, en tanto no se me ponga delante un contrato que diga que no se puede volver a llamar a licitación, yo me mantengo en lo que dije, ratifico mis dichos y me hago responsable de mis palabras.

No sé qué es lo que no se me va permitir. Todo lo que esté en la ley, en la Constitución y en el Reglamento, a mí se me va a permitir. Y se me debe permitir decir que se faltó a la verdad. Si quieren y duele menos decirlo así, así lo digo, pero es lo mismo. El contrato no dice lo que dice la declaración, y mientras no se use el tiempo de las interrupciones para demostrármelo, me mantengo y me ratifico en lo que dije.

Gracias.

10.- Licencias.
Integración de la Cámara.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Dese cuenta del informe de la Comisión de Asuntos Internos relativo a la integración del Cuerpo.

(Se lee:)

"La Comisión de Asuntos Internos aconseja a la Cámara aprobar las siguientes solicitudes de licencia:

Del señor Representante Guido Machado, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el período comprendido entre los días 29 y 30 de setiembre de 2005, convocándose al suplente siguiente, señor Augusto Cal.

Del señor Representante Manuel Barreiro, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el período comprendido entre los días 4 y 6 de octubre de 2005, convocándose al suplente siguiente, señor Ramón Simonet.

Del señor Representante Darío Pérez, por motivos personales, inciso tercero del artículo primero de la Ley N° 17.827, por el período comprendido entre los días 28 y 29 de setiembre de 2005, convocándose a la suplente siguiente, señora María del Carmen Salazar".

——En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Sesenta y cinco en sesenta y siete: AFIRMATIVA.

Quedan convocados los suplentes correspondientes, quienes se incorporarán a la Cámara en las fechas indicadas.

(ANTECEDENTES:)

"Montevideo, 27 de setiembre de 2005.

Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Nora Castro
Presente.

De mi mayor consideración:

Al amparo de lo establecido por la Ley N° 17.827, solicito al Cuerpo que tan dignamente preside se sirva concederme el uso de licencia por razones personales por los días 29 y 30 de setiembre inclusive del presente año.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente,

GUIDO MACHADO
Representante por Rivera".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Rivera, Guido Machado.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 29 y 30 de setiembre de 2005.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el período comprendido entre los días 29 y 30 de setiembre de 2005, al señor Representante por el departamento de Rivera, Guido Machado.

2) Convóquese por Secretaría, por el mencionado lapso, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 292000 del Lema Partido Colorado, señor Augusto Cal.

Sala de la Comisión, 27 de setiembre de 2005.

JULIO CARDOZO FERREIRA, ALBERTO PERDOMO, MATÍAS CARÁMBULA".

"Montevideo, 27 de setiembre de 2005.

Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Nora Castro
Presente.

De mi mayor consideración:

Al amparo de lo previsto en la Ley Nº 17.827, solicito al Cuerpo que tan dignamente preside, se sirva concederme el uso de licencia por razones personales desde el 4 al 6 de octubre inclusive del presente año.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente,

MANUEL BARREIRO
Representante por Salto".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Salto, Manuel Barreiro.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 4 y 6 de octubre de 2005.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el período comprendido entre los días 4 y 6 de octubre de 2005, al señor Representante por el departamento de Salto, Manuel Barreiro.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación, por el mencionado lapso, al suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación Nº 1 del Lema Partido Colorado, señor Ramón Simonet.

Sala de la Comisión, 27 de setiembre de 2005

JULIO CARDOZO FERREIRA, ALBERTO PERDOMO, MATÍAS CARÁMBULA".

"Montevideo, 27 de setiembre de 2005.
Señora Presidenta de la
Cámara de Representantes,
Nora Castro.
Presente.
De mi consideración:
Por la presente solicito al Cuerpo licencia por motivos personales por los días miércoles 28 y jueves 29 de setiembre de 2005.
Solicitando se cite al suplente correspondiente.
Sin otro particular, atentamente,
DARÍO PÉREZ
Representante por Maldonado".

"Comisión de Asuntos Internos

VISTO: La solicitud de licencia por motivos personales del señor Representante por el departamento de Maldonado, Darío Pérez.

CONSIDERANDO: Que solicita se le conceda licencia por el período comprendido entre los días 28 y 29 de setiembre de 2005.

ATENTO: A lo dispuesto en el artículo 116 de la Constitución de la República, en la Ley Nº 10.618, de 24 de mayo de 1945, en la modificación dada en su artículo primero por la Ley Nº 17.827, de 14 de setiembre de 2004 y el inciso tercero del artículo primero de esta.

La Cámara de Representantes,

R E S U E L V E :

1) Concédese licencia por motivos personales por el período comprendido entre los días 28 y 29 de setiembre de 2005, al señor Representante por el departamento de Maldonado, Darío Pérez.

2) Convóquese por Secretaría para integrar la referida representación, por el mencionado lapso, a la suplente correspondiente siguiente de la Hoja de Votación N° 181370890 del Lema Partido Encuentro Progresista - Frente Amplio - Nueva Mayoría, señora María del Carmen Salazar.

Sala de la Comisión, 27 de setiembre de 2005.

JULIO CARDOZO FERREIRA, ALBERTO PERDOMO, MATÍAS CARÁMBULA".

11.- Rectificación de trámite.

——Dese cuenta de una moción de orden presentada por los señores Diputados Asti, Patrone, Guarino, Pérez González y Hernández.

(Se lee:)

"Mocionamos para que se rectifique el trámite del proyecto de ley por el que se autoriza, con carácter de excepción, a los Gobiernos Departamentales a ingresar a predios de propiedad de particulares para la remoción de troncos y malezas que se hubiesen acumulado a consecuencia de la tormenta ocurrida en la noche del 23 de agosto de 2005 (Carpeta N° 490/005), y se pase de la Comisión de Vivienda, Territorio y Medio Ambiente a la Comisión Especial de Asuntos Municipales y Descentralización".

——Se va a votar.

(Se vota)

——Sesenta y tres en sesenta y cinco: AFIRMATIVA.

12.- Procedimiento de ampliación del término de la concesión de la terminal de pasajeros del puerto de Montevideo. (Llamado a Sala al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas).

Prosigue la consideración del asunto motivo de la convocatoria.

Puede continuar el miembro interpelante, señor Diputado Rodríguez Servetto.

SEÑORA PEÑA HERNÁNDEZ.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Sí, señores Diputados.

Quiero comunicar a los demás colegas que posteriormente a estas interrupciones no voy a permitir ninguna más hasta que termine con mi exposición.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede interrumpir la señora Diputada Peña Hernández.

SEÑORA PEÑA HERNÁNDEZ.- Señora Presidenta: he estado escuchando con mucha atención todas las exposiciones a lo largo de la tarde. No vamos a ser reiterativos porque a esta altura las posiciones se conocen muy bien. De todas maneras, me gustaría dejar sentada mi tranquilidad de conciencia en cuanto a que un Ministro, una autoridad, es autoridad para los que manda.

(Murmullos)

——Cuando el 1° de marzo el Ministro tomó posesión de su cargo tuvo, como mínimo, hasta el 30 de mayo para decir si llegaban o no a un acuerdo y tuvo la oportunidad de decir que no se quería continuar con la concesión. Queda claro que este Ministro quería que se continuara con ella y no llamar a licitación; si no, hubiera hecho uso de su derecho como tal y hubiera cargado las tintas donde correspondía. Así que eso me queda más que claro.

(Murmullos)

——Solicito a la señora Presidenta que me ampare en el uso de la palabra.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- La Mesa pide a los señores Diputados que colaboren y mantengan silencio en Sala.

Puede continuar la señora Diputada.

SEÑORA PEÑA HERNÁNDEZ.- Señora Presidenta: por deformación, como integrante de la Comisión de Legislación del Trabajo, creo que me corresponde, por lo menos, hacer una mención.

En una entrevista hecha al señor Juan Castillo, dirigente del PIT-CNT, en setiembre del 2004, este defendió haber integrado la delegación del candidato del Encuentro Progresista y planteó su preocupación por algunos empresarios que adhirieron a la coalición de izquierda, como Juan Carlos López Mena, entre otros. El periodista le pregunta: "Por ejemplo, el caso del empresario López Mena. ¿Cómo observa esto?". Él responde: "Cuesta verlo, más para quien está en la actividad portuaria. ¡Hay tantos que ahora están vestidos con ropa progresista y de izquierda! Cuesta entenderlo". Más adelante dice en la nota: "No puedo negar los enfrentamientos que hemos tenido con López Mena". El periodista le pregunta: "¿Por las deudas que tiene con la Administración Nacional de Puertos?". Él responde: "Por ejemplo. También en lo que tiene que ver con la necesidad que tenemos de organizar sindicatos. El sindicato que había en Buquebus no era un sindicato clasista como los que están afiliados al PIT-CNT. Más bien había una organización sindical de corte amarillo, directamente funcional a la patronal. El SUNTMA (Sindicato Único de Trabajadores del Mar y Anexos) ha tenido muchas dificultades y varios encontronazos años atrás por tratar de organizar un sindicato allí. El problema es que hay varios empresarios que se ven en todas las actividades del Frente Amplio, y que más allá de verlos, son activos protagonistas. Sin embargo, no permiten la organización sindical de trabajadores o sencillamente no existen gremios en sus empresas". Más adelante, el periodista le pregunta: "¿A quiénes se refiere?". Él responde: "A López Mena" y a otros más.

¿Por qué viene a colación esto? Porque aquí hemos dicho que López Mena le debe al Banco, que tiene deuda con la Impositiva, que tiene varios problemas; no es una empresa brillante -como decía el señor Diputado Olano Llano- a la que le tengamos que renovar la confianza. Pero más porque hace pocas semanas aquí estuvimos tratando el proyecto de fuero sindical y el partido de Gobierno planteó un artículo por el cual se suspenden las actividades de las empresas que puedan contratar con el Estado cuando hay persecución sindical. En este caso, uno de los

máximos dirigentes sindicalistas de este país está diciendo que López Mena incumple con el fuero sindical. Creo que esta es una perlita más para agregar a la razón por la cual tenemos que hacer un llamado a licitación.

A lo largo de todo este tiempo que he estado aquí, he reiterado que me importa mucho lo que la gente piensa de nosotros, los políticos, y que la ciudadanía no siga siendo descreída. ¿Saben lo que cree la gente fuera de este recinto de mármol y de alfombras? Que con esta ampliación de la concesión se están pagando los treinta y dos mil pasajes al costo que hicieron ganar el Gobierno a este partido. Eso lo piensa la gente y a mí, que recorro la calle, les aseguro que me lo reiteran.

Considero que por transparencia, por ética, por moral, obligadamente este Gobierno tiene que llamar a licitación para que la gente pueda dormir en paz y no diga que todos los políticos somos iguales.

Muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede interrumpir el señor Diputado González Álvarez.

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- Señora Presidenta: hemos escuchado al señor Ministro sostener que él está prisionero de un contrato que fue firmado por otras Administraciones. Eso no es así.

Aunque demos por válidas muchas de las cosas que aquí se han dicho, el contrato establecía -al menos se lo escuché decir hasta el cansancio al señor Ministro- que debía haber un acuerdo, una negociación, y creo que eso es lo más importante. Esa negociación se debió hacer y, aparentemente, se hizo en este Gobierno, bajo la responsabilidad del actual Ministro de Transporte y Obras Públicas y con algunos integrantes de un Directorio que aspiraban a quedarse en la Administración Nacional de Puertos. Esto lo sabe más de uno aquí. Quienes pensaban quedarse estaban en contacto con el Gobierno para hacer las cosas.

Reitero: el 1° de noviembre, el partido de Gobierno sabía que iba a ser Gobierno e inmediatamente dijo que no había que tomar decisiones importantes sin consultar con ellos. Inclusive, creo que había un equipo de transición. ¡Y vaya si esto era importante!

Además, en un momento el señor Ministro dijo que para él era conveniente. Eso sí es grave porque nadie puede sostener que este contrato que están a punto de firmar es conveniente para el país. No lo es porque en los diez años anteriores se gastaron US$ 8:000.000 o US$ 10:000.000 en inversiones que quedan para el Estado y ahora se van a gastar US$ 700.000. Reitero que no es conveniente.

También el Ministro dijo algo muy importante: que se había llegado a un acuerdo. Es muy fácil llegar a un acuerdo cuando el empresario es el que hace una oferta y esta es aceptada. ¿Dónde están los papeles de la negociación? Cuando el empresario dijo que quería estar más tiempo y que ofrecía US$ 700.000, ¿qué le dijo la Administración? ¿Le respondió que no y que había que hacer otras cosas? ¿Dónde están los papeles? Se aceptó premeditadamente todo lo que dijo el empresario. No tiene dudas ningún parlamentario; no las tiene doña María ni don José. Se aceptó premeditadamente que todas las cosas ocurrieran, para terminar diciendo hoy que se está preso de un contrato. Acá no está preso nadie. El señor Ministro tiene todo el respaldo del Parlamento. Él lo pidió y se lo vamos a dar. El señor Ministro dijo que si el Parlamento vota que se llame a licitación, va a llamar a licitación.

El señor Diputado Chifflet -un hombre que respeto mucho porque es muy sensato- está preocupado, y yo también, por la transparencia y por lo que va a decir la gente. Entonces, busquemos la salida. Entiendo que la salida es que hagamos una moción, que la votemos todos y que el señor Ministro llame a licitación. Si hacemos eso estamos dando el respaldo al señor Ministro y estamos recuperando transparencia, credibilidad y todo aquello que nos preocupa mucho a los que estamos en política, porque se está perdiendo.

El señor Ministro nos dio una opción, pero la mejor salida es la licitación. Hagamos una declaración conjunta; no habrá censura para el señor Ministro; es un camino que damos al Gobierno. Así habilitamos al señor Ministro, que tiene todo el respaldo de casi todos los integrantes de los partidos políticos -quizás alguno no vote-, y mi Partido, que es el principal Partido de oposición, lo va a votar y creo que los demás también.

El señor Ministro tendrá esa herramienta que le da el Parlamento y que le dice que en este caso, por razones equis -que podemos redactar-, es necesario un llamado a licitación; lo votamos y salvamos la transparencia y la credibilidad en los negocios públi-

cos, que están gravemente afectadas en este negocio. Por más que se diga que los plazos del contrato han vencido, eso no se lo cree nadie, ni siquiera gente de la propia fuerza política.

Quizás, el señor Diputado Chifflet o el señor Ministro acepten la salida que propongo, que es la de votar una declaración que establezca que se llame a licitación.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede continuar el señor miembro interpelante.

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Señora Presidenta: como dije al principio de la interpelación, la intención de este llamado a Sala al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, previo a la firma de la ampliación de la concesión de la terminal portuaria a la empresa Buquebus, era precisamente buscar la sensibilidad del Poder Ejecutivo para hacer un llamado a licitación y dar mayor transparencia a este procedimiento, al que nadie ha cuestionado su legalidad, ni el interpelante, ni quienes han intervenido, más allá de que estamos a la espera de que el Tribunal de Cuentas se expida con respecto a nuestro convencimiento de que hay un cambio en el objeto de la licitación original. Pero fuera de la parte legal, que no la hemos cuestionado, está el tema de la conveniencia, que sí hemos cuestionado. Inclusive, seguimos entendiendo que más allá de la conveniencia económica para el Estado, hay que dar un mensaje de tranquilidad, de transparencia y de que no hay ningún tipo de favoritismo para con ningún empresario, cualquiera sea el partido político que haya apoyado.

Voy a hacer referencia a una entrevista del diario "El País" del día 17 de agosto de 2005, que titulaba: "Apoyo del empresario a la izquierda fue el detonante; planteó pagar US$ 2,3 millones de un total adeudado de US$ 2,8 millones.- BROU temió críticas y evitó plan de pago de deuda de López Mena". En una parte de la entrevista se decía: "El apoyo que dio el fundador de la empresa, Juan Carlos López Mena, a la campaña y posterior gestión del actual gobierno, inhibe al banco a aceptar la cancelación de la deuda a pesar de considerarla conveniente, según dijeron a El País fuentes del República.- Luego de estar vinculado durante años al Partido Colorado, López Mena dio un giro en la última campaña al apoyar la izquierda.- Además del fuerte cuestionamiento que se prevé desde la oposición, se sumaría que la decisión se daría mientras el debate por el endeudamiento interno no se acalla, según confiaron las fuentes". Más adelante dice: "El empresario había propuesto en 2004 pagar la deuda que mantiene con el fideicomiso del República con una quita levemente superior al 25%. De una deuda cercana a US$ 2,8 millones ofrecía pagar US$ 2,3.- El anterior directorio del banco y del fideicomiso decidió a principios de año no aceptar la oferta debido a que la empresa se recuperó de la crisis y que tiene buenas garantías. [...] Luego de ese momento no se habló más sobre la deuda. Sin embargo fuentes del banco confiaron que López Mena acercó la propuesta luego que asumiera el nuevo directorio. A pesar de que existe una opinión favorable se decidió que Buquebus siga en el plan de pago del fideicomiso y no cancelar la deuda, confirmaron las fuentes".

¿Qué significa esto? Que el Banco de la República, por intermedio de este Directorio, hizo lo posible por evitar las suspicacias. Hicieron lo posible por no caer en una situación que les podría haber generado una discusión de falta de transparencia.

Quiero que quede claro que no estoy acusando a nadie, porque respeto tanto al Ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Víctor Rossi, como a los integrantes de la Cámara, sino que estoy haciendo referencia a las coincidencias que mencioné al principio, como, por ejemplo, la relativa al puente Colonia-Buenos Aires. Me refiero a lo que Buquebus planteaba históricamente; a pesar de ello, los Gobiernos seguían trabajando en procura de conseguirlo, más allá de que fuera una quimera y de que, quizás, insumiría muchos años. Pero si detenemos ese proyecto y cerramos las puertas, por supuesto que lo atrasaremos muchísimos años más. Coincidentemente con Buquebus, el señor Ministro está en contra del puente Colonia-Buenos Aires, cuya construcción, indudablemente, iba a provocar que la empresa tuviera un ingreso económico mucho menor.

¿Por qué hago referencia a esto? Porque la suspicacia no la pone este Diputado ni ningún legislador del Partido Nacional, sino que está afuera, porque esto viene de atrás. El viernes 14 de enero de 2005, en "La República", diario oficial del Gobierno, se publicó un artículo titulado: "Acto de lanzamiento de De los Santos provocó sorpresas a los blancos". Allí se señaló que varios Ministros del Gobierno entrante se presentaron en el acto de la candidatura de Óscar de los Santos a la Intendencia Municipal de Maldonado. Dice

el artículo: "López Mena, propietario de la empresa naviera que más pasajeros transporta entre ambas márgenes del Plata, integrante además de la Cámara de Comercio Argentino-Uruguaya, confirmó que en Maldonado apoyará la candidatura de Óscar de los Santos (Alianza Progresista)". Expresa más adelante: "[...] también estaba el futuro ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi [...]". Ahí está la suspicacia, porque hubo dirigentes políticos del departamento de Maldonado que en el diario "La República" -diario oficialista- decían: "Que esté el futuro ministro de Transporte con un empresario que va a depender directamente de él en la medida que va a ser ese Ministerio el que lo va a supervisar y le marca de alguna manera las tarifas de pasajes, a uno le llama poderosamente la atención. Máxime cuando el futuro ministro de Transporte sale haciendo declaraciones con respecto al tan ansiado, por lo menos para nosotros," -Maldonado- "puente Colonia-Buenos Aires, porque aparentemente él no estaría de acuerdo".

Quiero hacer una diferencia entre lo que estamos discutiendo ahora, que es la ampliación, con enormes beneficios para la empresa Buquebus, de la concesión de la terminal de pasajeros del puerto de Montevideo -no voy a hacer la división que hizo el colega Diputado Goñi Romero, pero si afinamos los números quizás dé hasta menos de US$ 2.000 por mes-, y López Mena. Nosotros no tenemos nada contra López Mena. Acá nadie ha cuestionado a López Mena, sino la oportunidad y la conveniencia de un negocio que hace el Estado con la empresa Los Cipreses-Buquebus, y, coincidentemente, López Mena es el principal empresario referente de esta concesión.

Acá estamos hablando de que López Mena puede estar como honorario en Maldonado, en Montevideo, en Florida o donde se le cante. Inclusive, si un gobernante que está interesado en sus servicios lo llama -seguramente puede aportar muchísimo-, no nos parece mal. No nos parece mal que sea honorario en Colonia, como dijeron por acá atrás, que no me olvidé. Si en el día de mañana el Gobierno de Montevideo lo necesita para aportar algo, tampoco nos parece mal. Lo que sí me parece mal es que se beneficie económicamente a una empresa con esta ampliación de una concesión que, reitero, se está dando por un valor diez veces menor al valor original de la licitación.

Nuevamente estamos hablando de los US$ 7:000.000 que la empresa tuvo que invertir inicialmente. El empresario dice que son US$ 9:000.000 y el señor Ministro, cuando concurrió a la Comisión, quedó en enviar los documentos que avalan que son US$ 9:000.000, pero todavía no los tenemos.

En definitiva, se trata de una cifra muchas veces menor a la que se invirtió en una primera instancia, y no estamos hablando del canon, que está fijado y que, sumado a esto menos la inversión, queda igual que como estaba anteriormente.

SEÑOR DELGADO.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Sí, señor Diputado.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR DELGADO.- Señora Presidenta: creo que a esta altura de la noche hay hechos que son incontrastables. Hay cuatro hechos que individualmente pueden decir mucho o pueden decir poco, pero juntos son dinamita.

A una empresa se le amplía la concesión por diez años, sin hacer un llamado a licitación, nada más ni nada menos que de la explotación de la terminal de pasajeros del puerto de Montevideo.

A esa misma empresa se le pidió en el contrato original US$ 6:000.000 como contrapartida y en la ampliación por diez años más se le pide US$ 700.000.

Tercer hecho: esa empresa es deudora del Estado por la tasa de embarque, respecto a la cual tiene un convenio de refinanciación; es deudora categoría 4 del Banco de la República y le debe al Banco Comercial. O sea que parte de las obras que realizó en la terminal del puerto de Montevideo fueron financiadas con plata que no vertió donde debía hacerlo.

Además, está el hecho también incontrastable -no hago un juicio de valor- de que el dueño de esta empresa ha sido patrocinante -por decirlo de alguna manera-, sponsor de la fuerza política de Gobierno a través de la financiación de viajes y de eventos y de la participación en reuniones con mandatarios del exterior.

Estos cuatro hechos, que aislados pueden decir algo pero que juntos dicen mucho, hoy nos llevan a pedir al señor Ministro que, por él, por el Gobierno, pero por sobre todo por la transparencia, llame a licitación. En ese sentido, nosotros, los Diputados del

Partido Nacional, vamos a insistir con la posibilidad de que esta Cámara se pronuncie por un llamado a licitación para la ampliación de la concesión de la terminal de pasajeros del puerto de Montevideo. Digo que es saludable, señor Ministro, debido a que la suspicacia está en la gente, y no tenemos que decirlo aquí. Si uno le cuenta a alguien sobre estos hechos aislados, advertiría que la suspicacia está a flor de piel.

Creo que la interpelación hoy va a dar la gran oportunidad para que el Poder Ejecutivo rápidamente enmiende una decisión que por la prensa se anunció que estaba tomada, pero que todavía no se firmó. Estamos a tiempo, señor Ministro. El señor Ministro está a tiempo de hacer un llamado a licitación.

En el día de ayer estaba un poco escéptico con respecto al resultado de la interpelación porque la mayoría siempre saca la declaración que quiere, y la oposición dice lo que piensa, pero, por más razón que tenga, marche preso. Sin embargo, en el día de hoy hubo dos hechos que me hicieron renovar la esperanza.

Uno de ellos tiene que ver con la sesión extraordinaria de la Cámara del día de hoy, en la que por primera vez el partido de Gobierno desanda sus pasos y lo que votó la Cámara se modifica en el Senado. Como dijeron en Sala, los legisladores de la oposición fuimos convincentes con respecto a las mayorías que debe haber para la designación de los miembros de la Junta Anticorrupción. Es el primer hecho que nos da la esperanza de que a veces se puede convencer, y también de que a veces se tiene la humildad de dejarse convencer.

El segundo hecho que me renueva la esperanza está vinculado con la declaración que hizo hoy en Sala el señor Ministro cuando expresó: "Si el Parlamento, si esta Cámara de Representantes hoy me exhorta a llamar a licitación, yo me siento respaldado para hacerla". Señor Ministro: tenga la seguridad de que vamos a impulsar una declaración que le permita, que le dé respaldo para hacer una licitación. Hágala, porque le va a hacer bien a usted como Ministro, pero sobre todo, le va a hacer bien al Gobierno de aquí en adelante porque es una señal. En estas cosas no solo hay que serlo, sino parecerlo.

Muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede continuar el señor miembro interpelante.

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Señora Presidenta: voy a cerrar mi intervención con algo que había previsto no leer, pero quiero dar un argumento más al señor Ministro sobre la inconveniencia, inclusive, de las obras que se están planificando.

En una anterior intervención dije que es imperdible el artículo del periodista Emilio Casalá, publicado en "El País", que hace referencia a los cruceros, turistas y mangas. No voy a leerlo todo porque es muy extenso, pero recomiendo a todos que lo hagan.

Comienza diciendo: "Queremos a los turistas de cruceros en tierra disfrutando de nuestras ciudades y del contacto con el Uruguay". Y continúa: "Veamos entonces qué agrega aquella peregrina idea de un escenario portuario que pretende vincular una terminal de funcionamiento absolutamente fluvial con la explotación del negocio de los pasajeros internacionales de los cruceros sin pergeñar por lo menos un proyecto empresarial de buena cepa que hable por sí mismo sin mezcolanzas extrañas".

Más adelante agrega: "Esto lo hacen en casi todos los puertos. En algunos lugares hemos visto que la terminal donde atraca el barco queda muy lejos de la salida del puerto y hay que tomar autobús y esto provoca malestar y hemos leído al respecto comentarios adversos de los viajeros. Si no se piensa primero en las necesidades del viajero no se está en el negocio del turismo, sino en otra cosa". Esto hace referencia a lo buena que es la salida que tiene actualmente el pasajero del crucero, que baja del barco directamente a los autobuses que lo están esperando en la propia explanada, sin escaleras, sin mangas y sin ninguna otra historia rara.

Sigo leyendo: "Parecería que la intención es instalar una manga entre el muelle 1-2 y la terminal Buquebus que obligaría al crucerista a recorrer sus 60-70 metros para conducirlo a los atractivos 'shoppings' donde no faltaría nada que represente a Uruguay, suponemos. Como los portalones de salida de los cruceros están a ras de tierra, parecería que esta manga obviamente tiene que ser por elevación para lo cual habría que instalar una escalera mecánica. Una vez dentro de la terminal se le saca todo el dinero que se pueda y si hay un lugar donde quedarse a almorzar quizá ya no valga la pena al turista ir a la ciudad a estirar las piernas. Si se toma un autobús, pues el negocio de los competidores se trasladaría a otra empresa".

Esto es muy importante si tenemos en cuenta que de uno de los anexos de la resolución de la Administración Nacional de Puertos se eliminó una cláusula que establecía: "El concesionario no podrá prestar, sea en forma directa o indirecta, servicios de transporte y/o turísticos a los pasajeros de buques cruceros".

El artículo periodístico continúa diciendo: "Mal Negocio. Pero además pensamos que retener a los turistas en las terminales es un pésimo negocio para el país pues está en el interés de los comercios de Montevideo, en general Pymes, atraer a estos viajeros para estimular ventas y además de vender productos, promover turísticamente el Uruguay, que no se hace desde un 'shopping'. Esto pasó en Barcelona donde se retiene al turista, se le vende todo lo que se pueda y como allí se siente cómodo porque se está ya en España, el turista se queda en la terminal sin conocer España. Nosotros no queremos eso, deseamos que los viajeros recorran la ciudad, tomen su pulso, que la disfruten en cada calle, en cada tienda, hagan contactos humanos con los montevideanos y descubran nuestra calidad cultural y hospitalidad. No se puede enjaular al crucerista, meterlo en un mangón o un tubo y llevarlo a la Terminal para desde allí tomar los autobuses o salir a la ciudad, no es comodidad para el viajero. Sin duda habría que buscar otra línea de trabajo, para lograr los favores del crucerista. En cuanto a Buquebus, nos gustaría decir que allí está todo hecho, no hay que poner un peso más, excepto conservar en buen estado lo que se ha hecho que es bueno y sí señor por otros 10 años porque fue un proyecto que inició Buquebus".

Señora Presidenta: quiero cerrar esta intervención haciéndome eco de mis colegas, los Diputados del Partido Nacional, exhortando nuevamente al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas -y por su intermedio al Poder Ejecutivo- a rever el proyecto de resolución que está a estudio en el Tribunal de Cuentas de la República y que se llame a una licitación pública, de tal manera de enmendar los errores que se van a cometer respecto al tratamiento de los cruceristas, y para dar más transparencia a esta iniciativa, que puede tener un mejor final, reitero, a través de una licitación pública.

Por el momento, muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Tiene la palabra el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Señora Presidenta: quiero hacer algún comentario antes de conceder una interrupción que me tienen reservada, en esta sesión de interpelación que se ha hecho un poco extraña, porque la lista de oradores ha girado por un mecanismo que no es, precisamente, el del pedido de palabra a la Mesa. Pero yo, en eso, no tengo que meterme; por lo tanto, voy a procurar no caer en el mismo mecanismo, pues me parece que dilata en forma importante las intervenciones de quienes se anotan en la lista de oradores.

De todas formas, el amigo Diputado Cánepa me ha solicitado una interrupción.

Quiero aclarar que el miembro interpelante hizo una referencia reiterada a un periodista muy importante de "El País" y del país que, además, no solo es conocedor del tema portuario, sino también un trabajador en la construcción de soluciones para los problemas portuarios.

Emilio Casalá es una muy buena persona, con disposición a contribuir y colaborar generosamente, siempre haciendo llegar sus aportes. Me parece que es importante la referencia que se hizo a él y lo que dice en ese reportaje que, por cierto, también he leído.

Esta es una de esas cosas que a uno lo ayudan a reflexionar para ver cómo tratar de la mejor manera problemas que, por cierto, son complejos. Reitero que la verdad no está solo en un lado, en una persona, en una posición.

Cuando aquí se comentó el hecho de separar la verdad de la mentira, pensé que si todos actuamos con honestidad, con honorabilidad, tenemos que procurar encontrar la verdad, separando la mentira. Para eso tenemos que reflexionar con cabeza propia, pero tener orejas grandes para escuchar los aportes, los comentarios.

De alguna manera, cuando estuvimos en la Comisión yo manifesté que esa era la posición del Ministro y, por cierto, esa sigue siendo la posición al día de hoy. Estamos convencidos de que con el intercambio en el sistema democrático, más allá de lo que se pueda considerar tiempo perdido, siempre se logra avanzar y se logra más de lo que se pierde.

También es cierto que gobernar es asumir las responsabilidades en opciones que casi nunca son

claras, únicas y óptimas, sino que casi siempre tienen pros y contras. En el conjunto de alternativas que uno tiene que manejar, y desde el lugar en el que tiene que hacerlo, debe asumirlas con la responsabilidad que eso conlleva. Precisamente, la responsabilidad es poner no solo la capacidad y el esfuerzo, sino el pellejo detrás de las decisiones que uno toma.

Créanme que yo trato de volcar lo mejor de mí; puedo equivocarme, pero intento actuar con responsabilidad. Créanme también que, en estos casos y en otros, en el momento de tomar las decisiones, voy a evaluar lo que por distintos caminos se nos hace llegar, a veces como crítica, otras como consejo, sugerencia o alternativa.

Por último, acá se ha hecho referencia a algunas declaraciones públicas de distintas organizaciones sindicales, de dirigentes del PIT-CNT, y de diferentes gremios muy importantes. Todos comprenderán que para mí son muy queridos y respetados. De alguna manera, si me siento comprometido con algo en esta vida es con las organizaciones sindicales de trabajadores y con su noble esfuerzo. La más noble de las tareas que en mi vida me tocó desempeñar ha sido trabajar para organizar a los trabajadores y defender sus intereses. Después que dejamos de ser dirigentes sindicales, procuramos ser consecuentes durante toda nuestra vida con eso. Es más: hemos tratado de actuar siempre a partir de los valores que hemos aprendido y asumido como dirigentes sindicales.

Cuando acá se habla de las experiencias de algunos dirigentes sindicales importantes de este país, ¿saben una cosa? Creo que lo comenté en la Comisión: tal vez fui uno de los primeros dirigentes sindicales que estuvieron en la puerta de Buquebus reclamando por los derechos de los trabajadores marítimos y del transporte carretero que no eran reconocidos por la empresa, que no eran respetados en sus derechos a organizarse ni en sus laudos. En muchos casos, se pretendía que integraran una organización al margen de la sindical. Muchas veces estuvimos en los muelles de los puertos de Colonia o en el local de la calle Colonia luchando por esos intereses. Lo menciono porque me siento orgulloso de esa época. Siento que esas cosas importan mucho y por algo este Gobierno ha impulsado los Consejos de Salarios para permitir la posibilidad de negociación colectiva y el fortalecimiento de la organización sindical. A fin de respaldar ese camino, este Gobierno también ha promovido la ley de fuero sindical, como acá mismo se mencionó. Por eso, esta fuerza política siente que tiene la autoridad. En este caso, este Ministro tiene la autoridad para decidir sobre cosas que tienen que ver con los negocios del país sin renegar de su pasado, de sus compromisos ni de sus convicciones, actuando en función de su nuevo rol, que obliga a analizar otros aspectos de las relaciones que tienen las empresas con el Estado. En ese sentido, queremos seguir actuando.

Concedo ahora la interrupción que me solicitó el señor Diputado Cánepa.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR CÁNEPA.- Señora Presidenta: en primer lugar, es la primera vez que veo -no por mi corto tiempo como legislador, porque estuve en esta Casa en varias oportunidades- que un miembro interpelante se sacrifica en aras de su partido, como se hizo en esta interpelación. Tengo que felicitarlo. Pienso que ninguno de los que estamos aquí sentados hubiera hecho lo mismo. Pero, sin dudas, era tal la debilidad del miembro interpelante al inicio de su exposición, que se tuvo que recurrir a esa picardía, inteligente para algunos, pero de corto vuelo, de utilizar el Reglamento en forma subrepticia para que otros pudieran engordar un poquito la interpelación. ¡Vaya si hay picardías parlamentarias! Esta es de corto vuelo, pero son las reglas de juego de la Casa y "stricto sensu" es lo que se puede utilizar en el Parlamento. ¡Pobre imagen dejamos, teniendo en cuenta la importancia de quienes en el pasado han sido miembros interpelantes, en esta Casa, en llamados a Sala que se han realizado y que, por supuesto, han sido promovidos por el Partido Nacional en muchas oportunidades!

Pero ese no es el tema aquí. Quiero hacer una precisión no para contestar una alusión, sino para hacer una aclaración acerca de lo que se puede decir.

Cuando se dice que hay que mostrar documentos y se usan palabras con una gratuidad y liviandad enormes, a veces -sé que se hace en muchas oportunidades por varios de los señores Diputados- estudiar o leer un poquito más ayudaría a quitar algunas dudas o, por lo menos, a hablar con menos soberbia cuando se plantean algunos temas. Nadie es dueño de la verdad ni la tiene encerrada en un puño, pero no se puede gratuitamente calificar las actitudes

cuando, por lo menos, eso es discutible no solo jurídica, sino, por sobre todo, políticamente.

Una de las cosas que hizo el señor miembro interpelante -en mi opinión, muy bien- es que no atacó la legalidad ni criticó lo ajustado a derecho de las decisiones de este Gobierno, si no interpreté mal sus palabras en su primera intervención, sino que dio su opinión -que repitió hasta el cansancio-, legítima y valedera, en cuanto a cuestionar la oportunidad y el mérito. No fue lo que sucedió después en varias intervenciones.

Voy a decir algo con respecto a lo que sucedió en este tema.

La Dirección General de Asuntos Jurídicos de la Administración Nacional de Puertos, en un informe del 13 de mayo de 1997 -escúchese bien: del 13 de mayo de 1997-, a fojas 6 del acordonado de la Administración Nacional de Puertos 97/298, aconsejó mantener la resolución de prórroga, considerando que al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, como órgano vinculante con el Poder Ejecutivo, solo le competía propiciar la decisión de aprobación del Poder Ejecutivo. Es decir que cuando había un acuerdo de la Administración Nacional de Puertos con el concesionario que solicitaba la prórroga, el Ministerio solo tenía una actitud vinculante, lo que en derecho se llama un acto complejo. No es la misma decisión cuando se firma la concesión que cuando se determina la prórroga. Lo dice el propio contrato y esto es claro, inclusive para este informe. Pero voy a decir más, pues no es solo el valor jurídico de este informe, sino que pasa a tener un valor político sustancial. Este criterio fue mantenido por unanimidad por resolución del 2 de junio de 1997 de la Administración Nacional de Puertos, en cuyo Directorio había dos miembros del Partido Nacional. Esto consta a fojas 7 del acordonado de la Administración Nacional de Puertos 97/298. Esta fue la posición sostenida por el Partido Nacional. Podrá ser discutible. Hoy, este Gobierno hace una distinta interpretación. Pero cuando se habla de la oportunidad, del mérito y de la conveniencia -ha quedado meridianamente clara la posición con las palabras del señor Ministro y no soy yo quién para repetirlas ni para hablar mejor que él en este tema-, está claro que es parte de la responsabilidad de un Ministro evaluar las consecuencias futuras de las decisiones. Y cuando hay otro informe jurídico, también de este Ministerio, que establece, en esta posible interpretación -se podrá discutir, nadie está diciendo que sea la verdad revelada en este tema-, el riesgo que se corre si, luego de que hay un acuerdo de la Administración Nacional de Puertos con el concesionario que había solicitado la prórroga, se adopta una decisión distinta que violenta el contrato -que no firmó este Gobierno y que no nos gusta, pero que debemos cumplir porque hay una continuidad natural indiscutible en la responsabilidad del Estado en estos temas-, dejar abierta la puerta a una demanda millonaria de las tantas que hoy tenemos que afrontar como Gobierno, es parte de la evaluación que tiene que hacer un Gobierno y es algo que el Ministro ha hecho y debe hacer bajo su responsabilidad.

Si aquí también se quiere aprovechar para introducir otros temas, como lo ha hecho algún señor Diputado, debo decir que esta fuerza política ha planteado el financiamiento de los partidos políticos hasta la saciedad. Si hoy tenemos el compromiso de algún sector del Partido Nacional o de todo el Partido Nacional -solo escuché a un sector, pero con eso me consta que vamos a tener a toda esta colectividad-, sabremos que el año que viene -en este estamos discutiendo el Presupuesto- vamos a tener una ley seria de financiamiento de partidos políticos en este país. Vaya el compromiso de todos nosotros para eso. Y queremos ver que se cumpla con las manos levantadas en su oportunidad.

Reitero que en el fondo fue muy correcto el planteamiento del señor miembro interpelante, aunque tengamos diferentes opiniones. Lo que quiero decir es que, en política -y en todo-, el hecho de usar determinadas palabras reiteradamente no significa que sean verdad. Y me refiero a que se habla mucho de transparencia. La gente decide a quién cree y a quién no; ya decidió muy claramente quién tiene credibilidad y quién no. Por lo tanto, vayamos a discutir lo que corresponde, que es el mérito de este tema y de la convocatoria al señor Ministro.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede continuar el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Señora Presidenta:...

SEÑOR ABDALA (don Pablo).- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Sí, señor Diputado.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR ABDALA (don Pablo).- Señora Presidenta: he seguido con mucha atención y silencio el debate hasta este momento porque integré el Directorio de la Administración Nacional de Puertos, al que hacía referencia el señor Diputado Cánepa. Lo aludo porque me parece importante decir las cosas por su nombre y con todas las letras.

Con anterioridad, el señor Ministro había hecho referencia a la secuencia administrativa o a las distintas etapas que cumplió el expediente y se refirió específicamente a decisiones de aquel Directorio que, en todo caso, le servirían como antecedente para las decisiones que el actual Gobierno ha adoptado en una lógica de herencia bendita -no maldita-, otorgándole argumentos o elementos a su accionar.

Quiero aclarar dos cosas. Una es que la referencia del señor Diputado Cánepa, en verdad, ha sido de una enorme picardía, y no ha habido picardía en aquello a lo que en todo caso él ha pretendido aludir. Ese informe -que no recuerdo a esta altura porque han pasado nueve años- de la Sección Jurídica de la Administración Nacional de Puertos, que él leía textualmente, recomendaba propiciar ante el Poder Ejecutivo la aprobación de la recomendación de la ANP. Después él siguió complementando de su propia cosecha en el sentido de que era preceptivo que el Poder Ejecutivo aprobara esa recomendación, pero eso no es así.

Yo ni siquiera recordaba los términos del contrato; me acaba de acercar una copia el señor miembro interpelante. Ha sido demostrado -lo voy a reiterar en nombre de mi bancada- que el artículo 10 es claro en cuanto a que la ANP podrá -si el concesionario hace uso de esa opción que se supone es en su favor, etcétera; todo ese sonsonete es correcto- propiciar ante el Poder Ejecutivo, que deberá aprobar la prórroga de la concesión. ¡Y el Poder Ejecutivo tiene la tutela administrativa sobre la Administración Nacional de Puertos, que es un servicio descentralizado!

El señor Diputado Cánepa dijo con toda claridad -hablemos con todas las letras- que estamos frente a un acto complejo. El acto complejo es aquel que se dicta en función de la voluntad complementaria de dos organismos que tienen personería jurídica; en este caso, la Administración Nacional de Puertos y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Creo -esto va para el señor Ministro- que la pretendida intención manifestada en su primera intervención, de vincular aquel acto con este otro, es un artilugio, porque aquella propuesta de la ANP es una cosa -la podremos discutir; si se me da tiempo, recordaré viejos argumentos, revisaré viejos papeles y podremos tener un debate-, aquello fue un episodio de la historia, pero ahora estamos discutiendo la responsabilidad de este Gobierno y de este Ministro por un acto que se dictó en este año 2005. Y en todo caso aquello le viene bien como artilugio jurídico porque la secuencia se da solo en el papel del expediente, ¡no en la realidad de los hechos! En aquel momento, aquella proposición seguramente se debía a elementos de hecho que son distintos de los que hay hoy, porque en aquel momento la concesión empezaba y, como aquí se ha dicho, estábamos frente a una empresa que era cumplidora y, además, emprendedora, porque había invertido mucho más dinero del que estaba obligada a invertir. Por lo tanto, se entendía que el plazo de la concesión que estaba previsto no era suficiente para amortizar la inversión que se había realizado.

En cambio, ahora estamos frente a la circunstancia de que vence una concesión, se agota el plazo y este Gobierno, que podría y debería, a nuestro juicio, llamar a licitación, ha resuelto buscar el artilugio de la prórroga por razones que hasta ahora no se han explicado con claridad. ¿Cómo no va a sospechar la gente si entre medio de aquello y de esto ocurrieron cosas como, por ejemplo, la adhesión política de ese empresario y de esa empresa al señor Ministro, que, entre otras cosas, gracias a ese apoyo fue electo legislador primero y ahora ocupa la Cartera de Transporte y Obras Públicas?

Pero ocurrieron más cosas como las que el señor miembro interpelante expresó y que aquí nadie desmintió: esta empresa y este empresario se convirtieron en deudores del Estado, de la propia ANP y del Banco de la República. Entonces, ¿eso ambienta a que aquí, en lugar de llamar a una licitación, estemos buscando el mecanismo para prorrogar este contrato de una manera, por lo menos, sospechosa?

(¡Muy bien!)

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede continuar el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Señora Presidenta: me sorprendió un poco el aire que al final de la intervención tomó el señor Diputado Pablo Abdala y no me permitió entender bien si lo que estaba diciendo era que la empresa Buquebus tenía algo que ver con mi elección como legislador primero y como Ministro después. Si el señor Diputado Pablo Abdala dijo eso, lo desmiento y lo conmino a que lo demuestre.

SEÑOR ABDALA (don Pablo).- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Le puedo dar las interrupciones que me pida en la medida en que me respete y no lance comentarios absolutamente hirientes, que no puedo tolerar aquí ni en ningún lado.

(Murmullos)

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede interrumpir el señor Diputado Pablo Abdala.

SEÑOR ABDALA (don Pablo).- Señora Presidenta: pido disculpas al señor Ministro si he motivado una mala interpretación de su parte.

No quería personalizar ni generar suspicacia en términos de una eventual vinculación espuria entre el empresario López Mena y él. Cuando hacía referencia al hecho de que él resultó electo como legislador y después ocupó el cargo de Ministro, creo que esa aseveración vale tanto para él como para todo el elenco de Gobierno aquí representado y para el Poder Ejecutivo porque, a nuestro juicio, entre otros elementos, la participación del empresario López Mena militando -no solo adhiriendo-, organizando cenas y eventos y facilitando el traslado de los votantes desde la Argentina, determinó o ayudó -en mayor o menor medida; se podrá discutir- a que todos los que hoy se sientan acá y resultaron electos por el Encuentro Progresista estén ejerciendo la función legislativa, el señor Presidente de la República esté ocupando la más alta magistratura y los señores Ministros -entre ellos, el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, a quien le cabe la doble condición, pero no es algo personal, sino una circunstancia de carácter político- estén, por lo tanto, interactuando en el Poder Ejecutivo.

En definitiva, quiero aclarar al señor Ministro que no estoy personalizando, salvo por la circunstancia de que hoy es nuestro interlocutor y, en todo caso, es a quien estamos interpelando.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede continuar el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Señora Presidenta: no quisiera entrar más en esto. Es más: tenía una serie de comentarios para hacer. De todas maneras, me solicitan una interrupción el señor Diputado Mahía y la señora Diputada Kechichián, que concedo.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede interrumpir el señor Diputado Mahía.

SEÑOR MAHÍA.- Señora Presidenta: he esperado todo este tiempo para hacer uso de la palabra e, inclusive, había solicitado una interrupción al señor miembro interpelante, pero evidentemente no estuve dentro de su elenco agraciado.

Creo que, dentro del Reglamento de la Cámara, una de las tantas cosas que se prohíbe a los señores legisladores es atribuir intenciones. Sin embargo, acá da vueltas y vueltas el caso del empresario en cuestión y se habla de vinculaciones y adhesiones. Aparentemente, este empresario salió pintado por las calles con la bandera de este partido haciendo militancia.

Tengo en mi poder un informe especial del suplemento "Qué pasa" del diario "El País", titulado "Transparencia a la uruguaya". En él aparecen los aportes a los distintos partidos. Dentro de los aportes al Partido Nacional están los de Buquebus. Además, este informe hace referencia a dos sectores: el Herrerismo y Correntada Wilsonista. Acá figuran los montos y los aportes de este señor empresario.

Por otra parte, el señor Ministro acaba de recibir una llamada telefónica del señor Intendente de Colonia expresándole su solidaridad.

¿Tengo que concluir que, por recibir los aportes, el Partido Nacional y los sectores incluidos están tomando acciones políticas determinadas o que en Colonia se toma determinada actitud política y se resuelven ciertas cosas por la vinculación con un empresario? Es más: ¿tenemos que pensar que, por ejemplo, se quiere inducir al Gobierno Nacional a que viole la seguridad de los contratos, a que viole el orden jurídi-

co, para generar, no ya desde el Gobierno -como en el pasado-, sino desde la oposición, un nuevo juicio al Estado que perjudique al pueblo uruguayo? ¿Es eso lo que se quiere? Porque si lo que se tiene es ese tipo de intención, terminaríamos perjudicando no ya a este señor empresario, sino a todos y cada uno de los uruguayos, que se verían totalmente afectados en su condición de vida -más aún de lo que estuvieron en el pasado- por un eventual juicio que se podría hacer si efectivamente se procediera en los términos que se han planteado.

Si queremos ligar a este empresario, o a los que fueran, a los partidos políticos y a sus decisiones, pues hagamos un día una sesión de Cámara, analicemos esto y aprobemos una ley mejor en cuanto a la transparencia de los partidos, cosa que llevamos reclamando desde hace varios años. Esta fuerza política, en materia de transparencia, no le da la derecha a nadie.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede interrumpir la señora Diputada Kechichián.

SEÑORA KECHICHIÁN.- Señora Presidenta: quiero hacer algunas precisiones.

El señor Diputado Pablo Abdala reconoce, como todos saben, que durante el período de Gobierno 1995-2000 -no en su totalidad- fue parte de la minoría blanca en la Administración Nacional de Puertos, hasta el año 1998, junto con el señor José Losada. Eso es claro. En su intervención pone en este Gobierno esta decisión que estamos discutiendo.

Ahora, una de las primeras cosas que planteó en Sala su compañero de partido y miembro interpelante, fue algo que me sorprendió sobremanera, porque no sé cómo, pasados tantos años, no se ha hecho la denuncia penal -me refiero a una denuncia hecha en Argentina en el año 1991, acerca del empresario sobre el que hoy estamos discutiendo, con acusaciones realmente muy fuertes de lavado de dinero y de asociación ilícita-, siendo que se conocía esa información.

En 1994, con esos antecedentes, el Gobierno del doctor Lacalle y del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, José Luis Ovalle, le otorga esta concesión, y en 1996 y 1997 el señor Diputado Pablo Abdala también vuelve a hacerlo, y por dos veces piden veinte años de concesión para esta persona que hoy parece que estuvo denunciada en 1991 por asociación ilícita.

(Interrupción del señor Representante Pablo Abdala)

——Esta es la primera cosa que de verdad no comprendo.

El segundo aspecto que no entiendo es la dicotomía que se da. Se está a favor del puente, se está contra Buquebus; se está en contra del puente, se está a favor de Buquebus. Esta es otra dicotomía y no termino de entender a dónde quieren llegar.

Tengo en mi poder una publicación del año 2000 en la cual el doctor Jorge Larrañaga dice: "Reitero mi categórica oposición a la construcción del puente Colonia-Buenos Aires". En ese momento, él era titular de la Intendencia Municipal de Paysandú; junto a él se manifiestan en contra de la construcción del puente Gustavo La Paz -en ese entonces también Intendente blanco- y el Intendente Municipal de Río Negro, señor Ruben Rodríguez. ¿De qué estamos hablando? ¿De qué falsa dicotomía estamos hablando? ¿Qué es lo que se quiere demostrar con lo que se está planteando aquí? Vamos a poner las cosas en su lugar.

El tercer aspecto que quiero aclarar me importa mucho porque toda la vida he defendido a los trabajadores. Por supuesto que este Gobierno ha adoptado una estrategia de libertad sindical, de negociación colectiva y de Consejos de Salarios, y de esa estrategia no nos movemos. La acompaño hasta el final, no en cuanto a conversar solo con los trabajadores ni a hablar solo con los empresarios. No le doy la derecha a nadie en la defensa de los trabajadores. Estamos apostando a esa estrategia.

Por otro lado, he escuchado algunas manifestaciones aquí que me sorprendieron, como, por ejemplo, si los cruceros iban a atracar en la terminal de Buquebus. De verdad que me sentí horrorizada. Ese Diputado preopinante nunca se paró en el puerto y nunca vio la llegada de un crucero, porque de lo contrario no se pueden hacer los planteamientos que se han hecho.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede continuar el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Quiero ir despejando algunos aspectos para ver si nos ponemos de acuerdo.

SEÑOR DELGADO.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Sí, señor Diputado.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR DELGADO.- Señora Presidenta: quiero hacer referencia a algunas apreciaciones que hizo el señor Diputado Mahía.

Cualquiera de los sectores del Partido Nacional está a la orden y las declaraciones de financiamiento de las campañas electorales están en los órganos competentes. Cuando se nombra a algunos, es bueno que se nombre a todos, así como saber si son financiados por uno o por varios, si el dinero va para un partido o para un sector, o si va para todos los partidos y todos los sectores. La diferencia es cómo lo compromete a uno.

¿Sabe cuál es la diferencia, señor Diputado? Usted hoy está defendiendo la ampliación en forma directa y el Partido Nacional está defendiendo la licitación.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede continuar el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MAHÍA.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Sí, señor Diputado.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR MAHÍA.- Señora Presidenta: como mi departamento de origen es el mismo que el del señor Ministro, voy a ser bien breve. Acá estamos defendiendo la legalidad y los contratos, y no los perjuicios al Estado ni a la gente.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede continuar el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR ROSADILLA.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Sí, señor Diputado.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR ROSADILLA.- Señora Presidenta: la interpretación del Diputado que dijo que unos defienden la extensión y otros la licitación -no leí la lista completa-, me lleva a pensar que quizás haya varios aportes y hay que cumplir con todos.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Siendo la hora 22 y 8, la Mesa quiere comunicar a los señores legisladores que hay catorce anotados en la lista de oradores, que aún no han comenzado a hacer uso de la palabra.

Puede continuar el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- El señor miembro interpelante me ha pedido una interrupción y no se la puedo negar.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede interrumpir el miembro interpelante, señor Diputado Rodríguez Servetto.

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Señora Presidenta: me pareció de muy mal gusto y de muy mala práctica una intervención que se hizo por la vía de una interrupción concedida por el señor Ministro a un colega de su bancada, en la cual se hizo referencia a la amabilidad de este legislador para con sus colegas de la Cámara. Más allá de que no pude dar todas las interrupciones que se me habían solicitado, traté de cumplir con todos los sectores.

Quiero aclarar al señor Diputado preopinante que si prorrogamos el término de la sesión podemos seguir debatiendo varias horas más. No se trata de que este miembro interpelante esté flaco en sus documentos y en sus argumentos para esta interpelación. He tratado de que todos participen. El señor Ministro no lo sabe, pero nosotros vivimos esto día a día. Un día se critica porque no se dan interrupciones, otro día se critica porque se dan, otro día se critica el tono, y siempre estamos criticando; acá estamos para aportar. El cometido del Partido Nacional al día de hoy es aportar. El Partido Nacional sabe cómo tiene que votar, cómo van a votar sus distintos sectores y no precisamos que nadie fuera del Partido nos venga a decir cómo tenemos que actuar.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede continuar el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Retomo la palabra y aprovecho para reconocer la corrección con que el señor miembro interpelante se ha manejado, desarrollando su exposición

y haciendo los comentarios y preguntas que corresponde, como es de estilo.

En este sentido, también yo protesté por las interrupciones interminables que, de alguna manera, cambian el orden de las anotaciones, y todavía no he podido salir, porque así es el Parlamento.

Quiero hacer algunas precisiones porque es la forma de completar algunas respuestas o comentarios que se formularon acerca de las afirmaciones que se han hecho. Un Diputado planteaba la inconveniencia de que pudieran operar buques cruceros en la terminal de "ferries" del puerto de Montevideo. Como he escuchado esta precisión en más de una oportunidad, quiero aclarar que los cruceros no pueden operar en los muelles de "ferries" de la terminal de pasajeros del puerto de Montevideo porque no existe la profundidad adecuada para ello. Normalmente, los "ferries" operan en los atracaderos 1 y 2 e inclusive en los 3, 4 y 5, que son los de mayor profundidad y que están a mayor distancia de la terminal de pasajeros. Creo que nadie se ha planteado la modificación de esto en el futuro, porque no sería posible. Simplemente existe una preocupación porque, en general, para que los cruceros puedan operar se exige un determinado espacio, de manera que a los operadores turísticos les sea posible recepcionar los paquetes de turistas que organiza cada uno de ellos; estos espacios exigen tener los buses estacionados en un lugar visible y a mano. Además, eso hace que los buques cruceros tengan que cambiar los servicios, el aprovisionamiento, lo cual significa bajar contenedores, consolidarlos y después volver a cargar los nuevos contenedores. Esto genera una actividad que exige un espacio que se resta a las actividades de carga tradicionales, que son tan importantes desde el punto de vista de la economía del país. Sobre la preocupación de hoy, para atender los distintos intereses que están en juego, que no se ha podido resolver plenamente, no tengo ninguna duda de que en el futuro, gobierne quien gobierne este país, administre quien administre el puerto de Montevideo, tendremos que avanzar y confirmar una terminal de pasajeros para todas las modalidades, a fin de que los turistas reciban la atención adecuada y se pueda ordenar el funcionamiento del puerto de Montevideo. Esta aclaración es importante para tener los mínimos elementos de análisis, a fin de saber a qué nos referimos.

Por otra parte, otro legislador, que habitualmente tiene un estilo muy pintoresco -y que, en verdad, valoro-, hizo referencia a algunos dichos camperos, que siempre tiene muy al alcance de su mano, como, por ejemplo, "hacete amigo del juez", "la culpa no la tiene el chancho, sino quien le rasca el lomo". Yo le comentaba recién que hay otros dichos que, tal vez no sean camperos pero que reflejan la experiencia de la ciudadanía; no es una experiencia positiva y se refleja cuando se dice, por ejemplo, "el que tiene la hecha tiene la sospecha", y otras cosas por el estilo. Nosotros conocemos al Diputado que ha hecho estas menciones y por cierto que nos consta su actitud honorable, que está muy lejos de merecer dichos de este tipo, pero que sepa el Diputado que este Ministro no está rascando lomo de cualquier chancho por el chancho en sí, ni siquiera por el Ministro. Estamos actuando convencidos de que lo llevamos adelante comprometidos con este país.

En determinado momento se dijo que se está confundiendo o que estamos confundidos en este desarrollo que por cierto ha sido fermental, como son en general las sesiones parlamentarias. En efecto, no quiero eludir definiciones. El señor Diputado preguntó qué opinaba yo sobre la ley de puertos, si se ha avanzado en el puerto, si se han mejorado los servicios, y no solo ya le he dicho que sí, sino que también le puedo decir que algunas de los temores y dudas que teníamos quienes no creíamos en la ley de puertos de 1990, en los hechos no fueron confirmados. Además, es cierto que cuando nos oponíamos a algunos aspectos de la ley de puertos nos referíamos a costos sociales muy importantes que el país no estaba en condiciones de pagar y, por cierto, la aplicación de la mencionada ley lo confirmó.

A ese legislador que hacía este tipo de reflexiones y que se confesaba confundido quiero aclararle que una cosa es la ley de puertos, su aplicación y los distintos programas que se desarrollaron en el puerto de Montevideo desde 1990 hasta la fecha, y otra cosa absolutamente distinta es el pliego del llamado a licitación que se elaboró en 1993 y que se abrió en 1994, firmándose el contrato en 1995. Este pliego es el que incluye el artículo 22 y en el contrato posterior el artículo 10, lo cual de algún modo se ha convertido en el centro de este intercambio que ha habido en la noche de hoy. De ahí surgen -y nada tiene que ver la ley de puertos- estos artículos que son el impedimento, la amenaza o una dificultad que tenemos la

obligación de considerar en el momento de adoptar las resoluciones que corresponden a nuestro cargo.

Otro legislador registraba nuestra disposición a esperar la resolución del Tribunal de Cuentas e, inclusive, a estar atentos a las decisiones o a los intercambios que se promovieran en este Parlamento. Por cierto que es así; lo demostramos cuando concurrimos a la Comisión de Turismo, integrada con la de Transporte y Obras Públicas, y señalamos que analizaríamos el asunto, no precipitándonos en la toma de decisiones. Tal vez, haber estado atento a ello, nos permitió no cometer el error de omitir la presentación en el Tribunal de Cuentas de la resolución de renovación. Debemos reconocerlo: reflexionamos y llegamos a la convicción de que debíamos comunicar el proyecto de resolución al Tribunal de Cuentas como consecuencia de analizar el intercambio que habíamos tenido en la Comisión.

Y ahora también estamos atentos a este intercambio que se está realizando, a las definiciones que aquí se tomen y, mucho más, a las del Tribunal de Cuentas, porque no vamos a tener la soberbia de venir pensando que las sabemos todas, que no se nos puede escapar algún aspecto que merezca utilizarse para mejorar la solución que debemos dar a este problema.

Con la misma sinceridad, quiero compartir con los señores Diputados que una cosa es estar atento al intercambio, atento a las resoluciones de los organismos de contralor y, otra, eludir la responsabilidad que nos corresponde como Ministro de Transporte y Obras Públicas. Nosotros no queremos un Ministerio intervenido ni una Administración Nacional de Puertos intervenida; queremos una Administración Nacional de Puertos que asuma y defienda sus resoluciones y un Ministerio de Transporte y Obras Públicas que se haga responsable de lo que hace; y si le erra, a esta altura de la vida política del país, todos sabemos lo que pasa con los Ministros que le erran. Ese es el riesgo del rol que nos toca desempeñar.

Por otro lado, se ha hecho una referencia a que, en realidad, cuando hablamos del artículo 10 del contrato estamos buscando una excusa para postergar una definición o para no recorrer el camino del llamado a licitación. Entonces se dice que la empresa en cuestión es deudora del Estado, deudora del Banco de la República, deudora del Banco Comercial, que en una época estaba denunciada por lavar dinero, y otras cosas que se han dicho acá y que están en la versión taquigráfica. Pero ¿saben qué me sorprende? Cómo antes de 1994 estas cosas no se tuvieron en cuenta al momento de dar la concesión y cómo, desde 1994 hasta la fecha, siguieron pasando y nunca se tomó una iniciativa por parte de los Gobiernos de turno. Y más: cuando se discutía el tema de las inversiones realizadas y de si había que prorrogar o no los plazos, siempre las resoluciones de los servicios y de los Directorios fueron favorables a la prórroga; nunca promovieron la apertura de la licitación o el cese de la vigencia del contrato. Sin embargo, ahora nos piden a nosotros -que hace pocos días que tenemos contacto con este expediente- que pongamos en marcha los mecanismos que durante diez años ellos fueron incapaces de poner en funcionamiento. ¿Qué es esto? ¿El mundo del revés, donde se dice "haz lo que yo digo, pero no lo que yo hago"? Este asunto tiene que quedar bien claro.

Quiero hacer un par de comentarios más. Recién se hacía referencia por parte de un señor Diputado -no tengo la intención de aludirlo; la referencia la hizo con mucha corrección y yo con la misma corrección hago el comentario- a que estábamos utilizando las resoluciones de 1996 y 1997 como una excusa, como una coartada para justificar lo que vino después. De ningún modo, señores legisladores y señora Presidenta. No lo estamos utilizando como excusa, al punto que una de las modificaciones que hay en la resolución que promueve el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y una de las modificaciones que le pedimos al nuevo Directorio de la Administración Nacional de Puertos fue precisamente separar nuestra línea de resoluciones, nuestra fundamentación, de las resoluciones de 1996 y 1997, y no porque fueran buenas o malas, sino porque creíamos, de igual forma que el señor Diputado, que obedecían a otro momento, a otras valoraciones, a otra ecuación. Los años 1996 y 1997 merecían determinadas resoluciones y nosotros no íbamos a recorrer el camino fácil de subirnos en ancas a ellas para justificar lo que tenemos que valorar en función de la realidad de 2004 y 2005. Las resoluciones fueron leídas en Comisión. Cuando las lean podrán comprobar -no las leo ahora porque parecería una venganza contra los señores legisladores- que efectivamente fueron eliminados los resultandos, las referencias a las resoluciones que mencionaba el señor Diputado.

También se ha dicho que no hubo un proceso de negociación, que la resolución que se comunicó el 27 de abril de 2005 fue una resolución y nada más, que fue una resolución que tomó el Directorio que se iba haciéndonos, de alguna manera, un pase de muleta para que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas actuara en consecuencia. Creo que los señores Directores que tomaron esta resolución no merecen que se considere su posición como liviana y que fue tomada para sacarse el problema de arriba. Muchas veces, desde el 1° de marzo al 27 de abril, hablamos con el Presidente del Directorio, y este era uno de los temas que estaba en la discusión; este era uno de los temas en los que con el señor Presidente Loureiro buscábamos el mejor camino, el mejor resultado. Creo que él lo hacía con el mismo afán y con el mismo convencimiento con que lo hacíamos nosotros. Pero ¿saben una cosa? La resolución del 27 de abril fue la culminación de un largo proceso que empezó el 17 de febrero de 2004, con una nota que envió Buquebus asumiendo como propias las propuestas que le habían hecho la Administración Nacional de Puertos y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas de la época. La documentación está en las actas. Veo que el señor Diputado interpelante maneja las actas, así que lo puede comprobar; yo las tengo aquí y no quisiera detenerme a leerlas aunque, si así lo desean, lo podría hacer.

A partir de esa resolución del 17 de febrero de 2004, tengo el informe del arquitecto Gonzalo Baranda, de 3 de marzo de 2004, y el informe de Daniel Ferreira, de 4 de marzo de 2004. También tengo las resoluciones de la Dirección Comercial y el proyecto de resolución que envió al Directorio. Este proyecto de resolución no fue elaborado por este Gobierno, sino que venía de atrás, y dice que "el Ministerio de Transporte y Obras Públicas anterior, en fundado informe de folios 5 a 11 del expediente 971.298, concluye que el Poder Ejecutivo está jurídicamente habilitado para homologar, en acuerdo con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Ministerio de Economía y Finanzas, la prórroga del contrato de la terminal de pasajeros del Puerto de Montevideo". Esto no es algo que se nos haya ocurrido a nosotros; hubo una negociación, hubo un acuerdo, hubo una propuesta para la redacción del acuerdo y hubo una resolución por unanimidad de la Administración Nacional de Puertos en función de ese acuerdo, pidiendo la prórroga.

A partir de ahí mi responsabilidad es tomar la resolución con el enriquecimiento del intercambio que estamos realizando, con la opinión del Tribunal de Cuentas, con los informes que hemos pedido a un conjunto de asesores. Pero tomar una resolución que le sirva a Uruguay, que permita ayudar al país a crecer -que lo necesita-, y no inventar un nuevo pantano con un nuevo juicio, con una demanda que siempre es buen negocio para los de afuera, pero siempre es mal negocio para el Estado uruguayo.

Por cierto, están todos estos documentos para repasar, pero quería dar algunas opiniones. Por ejemplo, un señor Diputado señaló que había pedido los gastos, y que no lo había informado. Los gastos surgen del expediente. El gasto total, incluyendo el del edificio Santos, es de US$ 9:075.000, certificado -me informan que la documentación correspondiente está en el puerto- el 9 de setiembre de 2005 -por cierto, hemos solicitado esta certificación- por el arquitecto Gonzalo Baranda, Jefe del Departamento de Planificación Portuaria, División Planificación e Inversiones, quien hace una descripción que no tengo inconveniente en distribuir. En la certificación, el funcionario encargado confirma que las obras costaron tanto.

Por otra parte, como se sabe, la Administración Nacional de Puertos, si bien tiene esta concesión, que es la más famosa, aparte tiene otras, que también vencen, se renuevan, se negocian y se gestionan. En estos últimos tiempos se han venido renovando distintas concesiones; tengo en mi poder documentación en la que figuran, por lo menos, dos que se renovaron. Una de ellas se renovó el 25 de octubre de 1999 y otra el 1º de abril de 2003, y están funcionando. En el caso de estas concesiones se utilizó una norma muy similar a este artículo 10, y los resultados se pueden analizar: en todos los casos se bajó el canon. En el caso que estamos analizando, no se bajó el canon. Asimismo, en las dos concesiones que se renovaron, se rebajaron las condiciones de contratación, pero en esta no se rebajan. Es decir, existen antecedentes de cómo se administraron estas concesiones y de cómo a nadie le llamó la atención hasta que llegó el caso de esta concesión en particular. Resulta que todos los defectos se visualizaron en este procedimiento, los mismos que no se advirtieron en los procedimientos anteriores. Tendremos que aprender, porque ahora que lo estamos haciendo, seguramente elaboraremos mejores pliegos, mejores contratos y vamos a defender mejor los intereses del conjunto de

los uruguayos, haciendo concesiones realmente útiles, para que gane el privado, pero también para que se beneficie el país y no se termine negociando y renegociando hasta el infinito.

También se dijo que entre los incumplimientos de esta empresa con el Estado uruguayo figura el vinculado con Piriápolis. Efectivamente, en ese caso surgió un litigio entre la Dirección Nacional de Hidrografía y Buquebus, que motivó que, por un lado, hubiera juicios cruzados y, por otro, que la empresa no operara en Piriápolis. Como no vino ningún otro operador, Piriápolis se quedó sin ese servicio.

Es claro que las empresas defienden sus intereses y en toda la cancha, pero tenemos un convenio -lo resumiré porque ya lo leí en la Comisión de Turismo- que consta de dos partes. Lo que vendría a ser una reivindicación del Estado uruguayo por un monto de US$ 394.000, se arregla con una negociación por la cual, aparte de los pagos de las deudas que se reclaman, la empresa se compromete a invertir US$ 1:500.000, lo que supera con creces el monto reclamado. Los señores Diputados no han insistido en este punto, pero como me parece que la negociación anda bien, creo que es bueno comunicarlo porque es fruto del trabajo que estamos haciendo para resolver los nudos que tiene el Estado y saber si podemos transformarlos en nuevas posibilidades.

El señor miembro interpelante, en la Comisión de Turismo, formuló una pregunta que realmente me sorprendió. Como no tenía conocimiento, contesté que Buquebus no tenía por contrato autorización para transportar cargas o encomiendas. El señor miembro interpelante hoy insiste, de pasada, en un comentario relacionado con este tema. Pude registrar que el interpelante hacía este comentario en virtud de una resolución tomada en Buenos Aires el 7 de julio de 2005 por la Dirección Nacional de Registro Oficial de la Administración Federal de Ingreso Público, que en una fundamentada resolución -que tuve que conseguir, alertado por el señor Diputado- establece la autorización, de ahí en adelante, a la firma "Los Cipreses S.A. -Buquebus-, para operar con cargas, correspondencias y/o encomiendas, que incluyan mercadería de importación e exportación, desde y hacia los puertos de Colonia del Sacramento y/o Montevideo y/o Piriápolis de la República Oriental del Uruguay en todas las frecuencias que realice para el transporte de pasajeros, ya sea en buques propios y/o arrendados".

Me encontré con esta sorpresa y me dije que tendría que haber una resolución nuestra, porque si autorizan a la empresa en Argentina y no tiene la habilitación correspondiente en Uruguay -como me informaron quienes trabajan conmigo-, ¿para qué le sirve la autorización? El señor Diputado me alertó, y busqué la resolución argentina; me encontré con esta sorpresa que quiero compartir con la Cámara. Un trámite iniciado el 13 de diciembre de 2004, termina con una resolución del 18 de febrero de 2005 -18 de febrero de 2005; todavía no habíamos sido nombrados para ocupar el Ministerio de Transporte y Obras Públicas- en la que se establece que "visto lo solicitado por Los Cipreses S.A. -Buquebus- y lo informado por Asuntos Notariales, Escribanía de Aduana, a fojas 27, se autoriza la inscripción de DIPSA en Registro de Couriers, que pase a la Mesa de Entrada, Notificaciones, a fin de notificar a la empresa peticionante y que cumplida, vuelva a Asuntos Notariales, Escribanía de Aduana, a sus efectos". Esta resolución está firmada por la doctora Analía Monte, en el orden del día Nº 9/2005, asuntos jurídicos y notariales. Esta es la resolución que alentó la presentación de Buquebus en Buenos Aires. Se trata de una resolución adoptada el 18 de febrero de 2005.

SEÑOR FLANGINI.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Sí, señor Diputado.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR FLANGINI.- Señora Presidenta: quiero hacer una referencia muy corta a determinadas alusiones que hubo acerca de que los cruceros no podrían operar en la terminal. A quien lo dijo -que manifestó que no se concurrió al puerto-, le propongo que cotejemos las horas de puerto, de muelles y de barcos, a ver si quizá hay alguna diferencia sustancial a mi favor.

En otras ocasiones vimos que el Departamento de Relaciones Públicas de la Intendencia Municipal de Montevideo habló de construir algunos parques en donde estaban las piscinas de Trouville, y hoy tenemos un basural enorme con lagunas propicias para el dengue.

También quisiera referirme a lo que se dijo sobre la importancia de la dedicación a los trabajadores. Si la importancia de esto es cierta, que se analice el pro-

yecto que se presentó en su momento, por el que se establece que el 100% de los trabajadores de los buques de bandera nacional sea de nacionalidad uruguaya. Ese va a ser un aporte de gran justicia para los trabajadores, porque hace mucho tiempo que el proyecto fue presentado y nunca fue considerado.

Como ya dije, no voy a entrar en la parte económica ni jurídica de este proceso, pero quiero expresar la preocupación por el hecho de dejar en manos de un extranjero las decisiones finales del transporte por agua de los pasajeros, por donde ingresa el mayor flujo de turistas que viene a Uruguay. Pediría al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y a la Administración Nacional de Puertos, sea cual fuere la resolución que deba tomar, que estipule que, en el caso de que haya incumplimiento del servicio público, la ANP, con representación legítima, pueda actuar en el momento para que nunca sea interrumpido el proceso dentro de la terminal ni el cumplimiento de los horarios de los buques de bandera nacional afectados por esa empresa para el transporte de pasajeros turistas al Uruguay. Mucho más que preocuparme si jurídicamente se establece una cosa u otra -esto lo conversaba recién con el señor Diputado Chifflet- lo que interesa es la seguridad del Estado. Esto es lo mismo que aquel conocido dicho del Ministro austríaco, que cuando le preguntaron si habría devaluación, contestó que de ninguna manera, y después la hubo. Entonces, cuando le dijeron que era un mal Ministro, acotó: "Sí, pero soy un buen patriota". Acá estamos en la misma. Más allá de amenazas o no, de juicios millonarios o que no se terminan nunca, lo que interesa es la seguridad del Estado en cuanto a que una de sus fuentes más importantes desde el punto de vista económico, que es el turismo, no puede ser interrumpida bajo ningún concepto por la única actitud y opinión de un empresario extranjero radicado en nuestro país.

Es importante algo que dijo el señor Ministro que puede suceder en el transporte de carga y de mercaderías. Que se tenga presente lo establecido en el convenio del transporte por agua de 1974, que fue denunciado por la República Argentina cuando aparecieron los barcos de bandera extranjera reconocidos como barcos argentinos, llamados de bandera trucha.

El convenio del transporte por agua hacía las reservas de cargas y las conferencias de fletes entre barcos que trabajaban en las orillas de los dos países, reservadas a la bandera nacional, y que, por lo tanto, debían estar tripulados por trabajadores uruguayos y argentinos, cada uno bajo su propia bandera.

Otra cosa que me llama la atención y que debo decir aquí es que el buque "Aldebarán", de investigación científica, recibió el año pasado una condena judicial por impago de muelle de la Administración Nacional de Puertos. Nosotros elaboramos un proyecto por el que los barcos de investigación científica no deberían pagar nada a otro ente del Estado por el solo hecho de arrimarse a un muelle. Sin embargo, hemos visto que se han tolerado deudas de millones de dólares a la Administración Nacional de Puertos y no se cursó un proceso judicial, como sí se lo hizo con relación al barco de investigación científica "Aldebarán". Por suerte, en el proyecto de Presupuesto hemos visto que el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca ha incluido esa excepción para los barcos de bandera nacional de carácter científico.

Todo lo que sea el transporte por agua dentro del Río de la Plata es la única posibilidad de desarrollo para nuestra marina mercante de cabotaje, porque hoy por hoy una marina mercante de ultramar no podría competir con la bandera de conveniencia. Esto deberá ocupar el primer lugar de interés y atención del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y en eso también interviene esta situación de Buquebus.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede continuar el señor Ministro.

SEÑOR GOÑI ROMERO.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Sí, señor Diputado.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR GOÑI ROMERO.- Señora Presidenta: el señor Ministro, en su alocución, contestó algunas de las afirmaciones que yo realizara o, a mi juicio, la anécdota, porque demostró cómo lo que se dijo ayer, hoy ya no se dice y, por el contrario, se nos da la razón. Pero no contestó algunas afirmaciones sustanciales relativas al tema sobre el que estamos conversando.

Uno de ellos es el manido tema de la renovación del contrato. El artículo 10 es muy claro cuando establece que dichos períodos adicionales estarán sujetos a los mismos términos y condiciones. Yo le dije al señor Ministro cómo se podían considerar los mismos

términos y condiciones cuando se estaba cambiando sustancialmente el objeto del contrato, definido en el artículo 2°. Se está cambiando el objeto del contrato en la medida en que se está ampliando el trabajo a realizar, porque se está incorporando la manida manga y se amplía la potestad de alquilar salones para los operadores turísticos a US$ 5 el metro cuadrado. Se están cambiando sustancialmente los términos del contrato. El operador va a manejarse con el acceso de la gente que traía naturalmente hacia su "free shop" y además va a cobrar por servicios turísticos de operadores que puedan instalarse en sus oficinas, lo cual se habilita en la nueva ampliación del contrato. En definitiva, se está cambiando aquello que se mencionaba respecto a los US$ 700.000, y ya demostramos que el costo neto va a ser de apenas US$ 280.000 en diez años.

De manera que la diferencia es sustancial en el objeto, por lo que yo sostenía que no se estaba haciendo una renovación de acuerdo, teniendo en cuenta lo que establece el artículo 10, que determina que se debe hacer en los mismos términos y condiciones. Admito que hay que esperar para ver lo que opina el Tribunal de Cuentas -quizás el señor Diputado Chifflet tenga razón-, que creo que va a hacer una observación al respecto.

Llama la atención lo que dijo el señor Ministro en Comisión en cuanto a que estaba de acuerdo con el sistema empleado, que lo apoyaba, porque no quería hacer un llamado a licitación, y resulta que hoy en Sala no sostiene eso y dice que heredó un problema y que la ANP lo estaba condicionando, por lo que no tenía más remedio que refrendar lo que aquella había dicho, a fin de ahorrarle costos a la sociedad uruguaya. Llama la atención por qué el 18 de agosto en la Comisión no utilizó ese argumento. Por el contrario, utilizó un argumento muy claro, que no vale la pena leer de nuevo porque ya lo leí claramente. Él estaba de acuerdo y no quería hacer un llamado a licitación.

En virtud de que hoy se ha dicho que esto es "culpa" -entre comillas- de la Administración Nacional de Puertos y de la resolución que pretende sacar adelante la bancada de Gobierno diciendo que, en realidad, más bien es culpa de un viejo contrato, yo tengo que preguntar qué es lo que está pasando. Si el señor Ministro sabía que la Administración Nacional de Puertos estaba en negociaciones y no hizo nada para impedir que ellas tuvieran el fruto que hoy dice que no es bueno, es responsable, y si no sabía, también es responsable porque es el Ministro. En cualquiera de los casos, queda mal parado: si sabía, porque sabía, y si no sabía, porque no sabía. En ninguno de los casos el señor Ministro puede venir a sacarse el sayo y endilgárselo a la Administración Nacional de Puertos. Esta es su responsabilidad política.

También quiero decir -lamentablemente, estoy haciendo uso de la palabra por la vía de una interrupción y en toda la noche no he podido desarrollar mi alocución como me hubiera gustado- que se ha mencionado el Decreto N° 412, pero no el Decreto N° 413, que refiere al Reglamento de habilitación de empresas prestadoras de servicios portuarios. En el artículo 6° de este decreto se establecen los requisitos mínimos relativos a patrimonio neto y a garantía. En el artículo 7° se dispone que el patrimonio neto siempre tiene que ser mayor al que la empresa tenía en el momento de iniciar la concesión. Pregunto a los integrantes de la Administración Nacional de Puertos si han controlado el patrimonio neto de Los Cipreses S.A. ¿Es mayor, menor o igual al que tenía cuando se inició la concesión? Además, el artículo 21 del Decreto N° 413 -que es el que sigue al que el señor Ministro utilizó en la resolución- establece que esta información debe ser actualizada cada año porque tiene que mantener esas condiciones en forma permanente.

(Suena el timbre indicador de tiempo)

——Entonces, ¿estamos en condiciones de renovar el contrato a esta empresa? ¿Ha mantenido su patrimonio neto mínimo? ¿Lo ha aumentado? No debe ser menor. ¿Se ha efectuado ese control?

Me remito a las dos cosas iniciales: al objeto, que se ha variado, y a que no se mantienen los mismos términos y condiciones, tal como establece el artículo...

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Por favor redondee, señor Diputado.

SEÑOR GOÑI ROMERO.- Estoy terminando, señora Presidenta; si me está escuchando, verá que es así.

Entonces, pregunto si a juicio del señor Ministro se mantienen los términos y condiciones del contrato. Si se cambia el objeto, no se pueden mantener los términos y condiciones.

También quisiera saber si se han tenido en cuenta los artículos mencionados del Decreto

N° 413/92, que hacen a la esencia del funcionamiento de esta empresa.

Muchas gracias por la interrupción.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede continuar el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Señora Presidenta: antes de conceder la última interrupción, quiero hacer algún comentario sobre el aspecto que promovía el señor Diputado.

Creo que muchas de las cosas que vuelve a plantear están en la versión taquigráfica. De todos modos, voy a hacer un rápido repaso. Dijimos que había un control anual de las empresas. Esto no lo inventamos nosotros, sino que se viene haciendo anualmente. Se reciben los balances y de allí surge el estado patrimonial de la empresa. También dijimos otra cosa: que queríamos agregar a esto auditorías externas a las empresas de transporte.

¿Cuál era el objeto de los negocios a realizar? El objeto del contrato está definido en el artículo 1° del llamado a licitación. Solo con leer ese artículo nos daremos cuenta de que, inclusive, su formulación es más amplia de lo que está pasando en los hechos.

El señor Diputado dice que de cualquier manera yo soy responsable. ¿Saben una cosa? Me gusta ser responsable en todas las circunstancias. Desde que llegué, el 1° de marzo, hasta el día en que me vaya, quiero ser responsable de lo que suceda en el Ministerio y en las empresas vinculadas a él. Pero no puedo ser responsable de lo que pasaba en 2003 ó 2004, y consta en las actas que el proceso de negociación se desarrolló durante ese período; hay documentos que comprueban que esto es así.

Por lo tanto, repito que esta no es una acción espontánea en la que de un día para el otro apareció una resolución. Este fue un proceso lleno de documentos internos de la Administración Nacional de Puertos, de sus servicios, y también de infinidad de cartas. El simple hecho de leer la cantidad de cartas que envió la empresa a la Administración Nacional de Puertos insumiría un tiempo similar al que llevó esta sesión. Por este motivo he procurado hacer referencia solo a algún documento en particular, aun teniendo muchos otros para leer.

No eludo mi responsabilidad en este proceso. Pierda cuidado el señor Diputado que vamos a tener presente su reflexión cuando llegue el momento de tomar la decisión final. Lo que no puedo dejar pasar es que el señor Diputado me pida responsabilidad por lo que se vivió en un período en el que ni el Encuentro Progresista era Gobierno ni yo Ministro.

Quiero decir que nuestra interpretación del artículo 10 tampoco surge de un día para el otro. Es cierto lo que planteaba el señor Diputado interpelante en el sentido de que nuestra primera impresión en este tema no incorporaba el alcance del artículo 10 en toda su profundidad. Recién cuando repasamos la versión taquigráfica y las resoluciones de la Comisión de Turismo fuimos más a fondo respecto a cuáles eran las potestades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Entonces, pedimos la información y vinieron las confirmaciones por parte de los asesores. He leído en Sala el informe que pedimos a una de las funcionarias de jerarquía del Departamento Jurídico del Ministerio. En el transcurso de esta sesión se sumaron otras opiniones, lo que me permite decir que esta no es la interpretación personal del guarda de ómnibus que hoy está de Ministro, sino que es la interpretación fundada de los asesores, que para eso están y a ellos recurrimos.

Con todas las dudas que este tema puede merecer a los señores Diputados, debo decir que con respecto a la inquietud de cuánto cuesta el área que está ocupando la empresa Buquebus con relación a lo que pagan por similar área otras concesiones, me hicieron saber que, mientras en general las concesiones pagan US$ 3 por metro cuadrado de inversión en el puerto de Montevideo, en el caso de esta prórroga se pagaría US$ 3,5 por metro cuadrado. Entonces, aun desde el punto de vista económico, este no es peor negocio que los otros que hace la Administración Nacional de Puertos.

Hay otros factores que aquí se han expresado suficientemente y que no me pasan desapercibidos, pero, desde el punto de vista del negocio como tal, este está entre los mejores negocios de la Administración Nacional de Puertos, aunque puede haber mejores.

SEÑOR PAIS.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Sí, señor Diputado.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR PAIS.- Señora Presidenta: he escuchado atentamente todas las palabras vertidas en esta interpelación; muchas me han quedado en la cabeza. Mucho de lo que se ha dicho no es novedoso; es lo que se siente en la calle, lo que dice el trabajador, el comerciante, el profesional. Esa sospecha, esa suspicacia, ese convencimiento referido a López Mena no fueron inventados por los señores legisladores; alcanza con conversar con los uruguayos para tener conciencia de que eso es así. ¿A qué se debe? A que López Mena se ha transformado en el caso paradigmático de un empresario que apoya a un candidato. Y digo bien: a un candidato. Y corrijo al señor Diputado Pablo Abdala: los señores legisladores no le deben el cargo a López Mena, pero hay alguien que sí le debe y mucho y es el Presidente de la República, porque ese porcentaje de uruguayos que ayudó a trasladar, que ayudó a convencer en la Argentina, fue muy importante para que el doctor Tabaré Vázquez alcanzara la Presidencia de la República. Por lo tanto, reitero que voy a corregir al señor Diputado Pablo Abdala: los señores legisladores tenían los votos para hacerlo; el doctor Vázquez recibió una ayuda importantísima de López Mena.

Y cuando se da esa ayuda por parte de López Mena hay alguien que la recibe, y quien la recibe es el doctor Vázquez y, al tiempo de recibirla, debió tener en cuenta todas las implicancias que tenía López Mena con el Estado, que posiblemente él fuera Presidente de la República y que estaba poniendo a toda la Administración uruguaya en un grave problema, en el problema que hoy estamos viviendo.

Adviértase que López Mena está relacionado con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de las concesiones de líneas marítimas y de la terminal del puerto de Montevideo. Pero está relacionado con todo el Estado: es deudor del Banco de la República Oriental del Uruguay; es inspeccionado por la Dirección General Impositiva por las actividades que desarrolla; es inspeccionado por la Dirección Nacional de Aduanas; está vinculado a todo el Estado. ¿Acaso la Dirección Nacional de Trabajo no tiene que ver con el señor López Mena?

Entonces, tal vez no debamos cargar tanto las tintas sobre el Ministro que hoy está aquí, sino apuntar al verdadero responsable de esta suspicacia que tiene la opinión pública de Uruguay: el hoy Presidente de la República, quien no debió permitir que un empresario se le arrimara como se le arrimó, en forma ostentosa. Porque ostentó el apoyo que le daba al Frente Amplio; hacía las reuniones en Buenos Aires y salía ante todas las cámaras, en conferencia de prensa, demostrando que él las había organizado, promovido, que estaba juntando a los uruguayos en la República Argentina para traerlos a votar acá. Para peor, el Presidente de la República tuvo la mala suerte de que gana por un escaso margen, precisamente por el de los trasladados desde Argentina a votar a Uruguay. Si hubiera ganado con el 55%, como decían las encuestas, estas suspicacias del pueblo uruguayo no hubiesen importado.

(Interrupción del señor Representante Gamou)

——Estoy hablando y le pido al señor Diputado que me respete, como yo he respetado a todos los que hablaron antes que yo.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Por favor, tenemos que amparar al orador que está en uso de la palabra.

Puede continuar el señor Diputado Pais.

SEÑOR PAIS.- Entonces, señora Presidenta, digo que esa actitud del año 2004 se va a pagar hoy y a lo largo de todo el Gobierno, durante los cinco años. Cada medida que se tome con respecto a López Mena va a estar bajo sospecha, y el señor Ministro no va a ser el único que va a venir acá. Porque cada vez que haya un nuevo contrato, una nueva prórroga, una inspección, una acción del Estado vinculada a Buquebus, desfilarán Ministros y responsables por aquí, porque toda la acción del empresario ha quedado bajo sospecha. Señores: este empresario no regala lo que regaló porque sí; lo regaló porque pensaba obtener un beneficio y embretó a toda la Administración uruguaya. Esto le hace mal a la democracia, le hace mal a los partidos políticos. Entonces, en todo lo que tenga que ver con este empresario, el Gobierno tiene que ser más que cuidadoso, debe tener más que tacto.

En otras concesiones, tal vez podría llevarse a cabo la prórroga, pero tratándose de López Mena hay que llamar a licitación, no hay más remedio. De lo contrario, afectamos la credibilidad de la institución Presidencia de la República, afectamos la credibilidad de la democracia y afectamos la credibilidad de los partidos políticos.

Por tanto, llamo al señor Ministro, que lo sé responsable y cuidadoso, a que reconsidere esto y a que

llame a licitación para salvaguardar las instituciones de la República.

Agradezco a la señora Presidenta y al señor Ministro.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Puede continuar el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Continúo, señora Presidenta.

(Interrupciones. Respuesta del orador)

——Yo recién hacía un comentario en forma amistosa, a partir de un dicho campero del Diputado por Treinta y Tres y, en verdad, de alguna manera eso también se convierte ahora en un dicho que viene al caso. A veces se piensa que la única manera que hay de manejar la cosa pública es a partir del otorgamiento de favores, del privilegio de quienes están conmigo y de la discriminación de los que están en contra de mí.

Debo decir que soy el Ministro de Transporte y Obras Públicas designado por el Presidente de la República y que la política que se desarrolla en este país, que pone un acento principal en la transparencia, en la apertura de los procedimientos para el control no solo de parte de los legisladores, sino de la ciudadanía, es uno de los objetivos principales que impulsa el propio Presidente de la República y nosotros estamos instruidos en eso. Nada, absolutamente nada de lo que hacemos tiene como objetivo salvarnos individualmente, sino contribuir al compromiso colectivo que votó la ciudadanía con un programa que es el que llevamos adelante.

Es cierto que se siembran en la opinión pública simpatías, antipatías y confusiones para sacar ventaja de determinada circunstancia, de cierta anécdota -eso existe-, pero no subestimemos a la ciudadanía. La especulación, la mentira, son bichos de patas cortas y la ciudadanía premia a quienes, en forma consecuente, actúan como hablan, y no dicen una cosa y después resuelven otra.

Yo tengo una historia de concesiones; no me llamaron a este Parlamento para profundizar en ellas, porque son de obra pública. Me refiero a concesiones como la de la Ruta N° 1; inexplicablemente, se fue postergando una rescisión que se debería haber adoptado hace muchos años, porque se estaba generando el beneficio de la empresa, que recaudaba, pero que ni siquiera volcaba el producido en obras, que no le pagaba al Estado ni a los particulares y que estaba utilizando esa concesión -que le otorgaba el Estado- para eternizarse en un negocio que le salvaría el sueldo a algunos, pero que era enormemente perjudicial para todo el país. Y bueno, hemos actuado; algunos no creían que cambiarían las cosas y, sin embargo, cambiaron.

Hay una concesión de Ruta N° 8 que está funcionando y que, de alguna manera, nosotros estamos controlando. Resulta que cuando se negoció esa concesión -de la que no se ha escuchado hablar porque nuestra obligación es ver si podemos sacar los contratos y las obras adelante- se redujo prácticamente a menos de la mitad las obligaciones que tenía la empresa por el mismo derecho y por el mismo beneficio. Esa es una realidad de hoy; estamos lidiando con ello.

Y hay una concesión de Ruta N° 5; como seguramente se habrá visto, está interrumpida la doble vía al pasar Las Piedras y estamos procurando que en el año 2006 se ponga en marcha. Además, existen cruces sin alumbrado que suponen un factor de inseguridad por el cual los vecinos reclaman. Pero ¿saben una cosa? Desde el punto de vista de la marcha de la obra, más o menos vamos empujando esa concesión; sin embargo, desde el punto de vista formal, tenemos un problema con la garantía. Como ustedes saben, cuando ocurrió la crisis bancaria, alguien aceptó que se sustituyeran los depósitos en el Banco de Crédito por vales firmados por el ex Intendente Municipal de Canelones. Por lo tanto, esa concesión tiene vales vencidos y sin endoso, firmados por el ex Intendente Municipal de Canelones. Y a la hora de confirmar si esos vales, por lo menos, eran documentos oficiales, nos enteramos de que no eran los únicos y de que había una cantidad de millones de dólares circulando en el país, algunos de ellos descontados en distintas instituciones, y US$ 3:300.000, como si fueran una garantía real, depositados en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Así que, ¡por favor!, podemos hablar de estos temas, tenemos tiempo y podemos venir en otras oportunidades.

Con respecto al transporte de los votos que necesitó el doctor Vázquez para ganar la elección nacional, ¿será que los necesitaba? Es cierto que con el balotaje la elección fue reñida, pero también es cierto que, porcentaje a porcentaje, claramente se expresó la voluntad y la confianza de la ciudadanía. Pero ¿saben algo? En Buenos Aires todo el que arrimaba gente

y pagaba los $ 40 venía en Buquebus; algunos arrimaron más, algunos tenían más entusiasmo por venir y pagar los $ 40, y otros ¿para qué iban a pagar $ 40? ¿Para seguir repitiendo un menú que ha llevado a la pobreza a más de un millón de uruguayos, que ha llevado al país a un índice de pobreza infantil por encima del 50%, que ha llevado prácticamente a la paralización económica en el año 2002? Hoy todavía estamos luchando entre todos los uruguayos para tratar de salir del pozo y alcanzar los niveles de 2001 o de 2000, para ver si podemos darles a los uruguayos el derecho al trabajo para que puedan vivir con dignidad, comiendo de la fuerza de sus brazos. Por cierto, hay mucho para hablar.

Quisiera hacer una precisión y una reflexión; tampoco se puede dar por el pito más de lo que el pito vale.

La precisión que quiero hacer es acerca de la resolución del 18 de febrero de 2005 que leí, de la que solo mencioné a la jerarca y no dije que era de la Dirección de Aduanas.

Por último, creo que este intercambio es el desarrollo de un sistema democrático que funciona. Digo a los legisladores que para mí resulta útil este tipo de instancias y que me parece que, más allá de humores y de circunstancias, ayuda al fortalecimiento del país. Nosotros tenemos la obligación de rendir cuentas ante ustedes y de rendir cuentas al conjunto de la ciudadanía. Por cierto que vamos a partir del enriquecimiento que significan estas instancias de discusión y de intercambio para asumir nuestra responsabilidad, asumir la responsabilidad de decidir con la totalidad de los elementos de que podamos disponer en el momento de la definición, de acuerdo con nuestra voluntad de hacer las cosas bien y de ayudar a que el país salga adelante. Esperamos no errarle y, por cierto, vamos a estar siempre a disposición de los señores legisladores para mantenerlos al tanto de cómo marchan las cosas.

Gracias.

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Tiene la palabra el miembro interpelante, señor Diputado Rodríguez Servetto.

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Señora Presidenta: hemos escuchado atentamente las exposiciones que ha realizado el señor Ministro en el día de hoy en este llamado a Sala.

Quiero decir a alguno, que de repente está controlando qué es lo que hago y qué es lo que no hago, que he tenido que salir en algunas oportunidades porque he tomado mucha agua. Digo esto para que conste en la versión taquigráfica, porque después me lo marcan y me dicen que no estuve, que me fui más temprano. Como tengo cuidador...

Han sido muy importantes las últimas manifestaciones del señor Ministro, quien nos ilustró mucho sobre la Ruta N° 5, la Ruta N° 1, la Ruta N° 8, pero realmente no he podido sacar mucho en limpio. El señor Ministro dijo que fue guarda y yo le digo que fui maquinista; tal vez sea por eso que no me quedaron claras las explicaciones. Yo también fui chofer de ómnibus, pero no tuvimos la oportunidad de trabajar juntos.

Insisto en que no me quedan claras las explicaciones. Se habló de la conveniencia o de la inconveniencia de seguir adelante con esta ampliación. Hemos manejado muchas fórmulas, no solo hoy, en Sala, sino también en la Comisión, por las cuales proponíamos al señor Ministro que, debido al tiempo transcurrido entre que asumió este Gobierno y tomó contacto con las actuaciones y resoluciones de la Administración Nacional de Puertos, una salida viable y muy potable era la de ampliar por un año la licitación actual y tomarse el tiempo necesario para llamar a otra licitación y así transparentar esta situación.

Lamentablemente, vemos que nuestra propuesta de llamar a Sala al señor Ministro para tratar de cambiar la postura del Poder Ejecutivo, que genera suspicacia en la gente, en los vecinos, en los empresarios, en los doctores, en los abogados, etcétera, en cuanto a que se están pagando favores políticos, no va a ser viable; se va a mantener tal cual está. Estaremos a lo que el Tribunal de Cuentas, luego de estudiar todas las actuaciones, decida o informe.

El desafío para el señor Ministro es que se puedan bajar los niveles de pobreza, no a los valores de los años 2000 ó 2001, sino a los del año 1994, aquellos del Gobierno del doctor Luis Alberto Lacalle, en el que había la tercera parte de pobres que hay al día de hoy. Ese es el desafío. ¡Ojalá este Gobierno pueda llegar a los niveles de inversión que tuvo el Gobierno del Partido Nacional! Los niveles de inversión pública y en todas las actividades han sido los más altos en las últimas décadas.

Por otra parte, las preguntas acerca de los deudores comprendidos en las categorías de riesgo 4 y 5, de las deudas que mantiene con la Administración Nacional de Puertos, con la Dirección Nacional de Hidrografía, con la Dirección General Impositiva, con el Banco Comercial, con el fideicomiso en el Banco de la República, no merecen mayores consideraciones por parte del Ministerio a la hora de tomar una decisión en el sentido de ampliarle la concesión del puerto de Montevideo a la empresa Buquebus.

De lo que he escuchado no surge una contestación clara al segundo punto, donde preguntábamos si es o no cierto que se agregan más negocios a los existentes en esta ampliación, cambiando el objeto de la licitación original. No escuchamos que se nos contestara si es o no así.

Tampoco escuchamos una respuesta clara de la razón por la que se cambiaron las condiciones establecidas por el Directorio anterior. Por lo menos, pedíamos explicación sobre los cambios en los anexos; en cuanto a la resolución, paseó el oficio de aquí para allá y pudo salir adelante. Pero por qué cambian esos tres ítemes que marcamos y leímos en un par de oportunidades, generando condiciones más ventajosas para Buquebus, claramente no fue contestado.

El señor Ministro decía que por el tiempo transcurrido y porque las condiciones habían cambiado, tampoco se tomaron en cuenta, a la hora de adoptar decisiones, las denuncias realizadas en su momento por los señores Senadores Reinaldo Gargano y Eleuterio Fernández Huidobro.

Consideramos -eso está plasmado en la moción que está en la Mesa- que las respuestas del señor Ministro son insatisfactorias y que la prórroga de la concesión de la terminal de pasajeros del puerto de Montevideo en las condiciones aceptadas por el Poder Ejecutivo resulta profundamente inconveniente para el Estado uruguayo y configura un negocio ruinoso para los intereses de nuestro país. Decimos, además, que la prórroga carece de la transparencia exigible en los actos de administración y que el Poder Ejecutivo debe llamar a licitación pública para esta concesión.

Termino mi intervención haciendo un señalamiento. No voy a hablar de los que vinieron, de los que no lo hicieron o de si hubo mayor caudal de gente entusiasmada o no. Sí sabemos que por lo menos el hoy Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca dijo en plena campaña electoral que si para ganar había que abrazarse a una crucera, él lo iba a hacer.

(Murmullos)

——Y por ahora, por lo visto, no hay ninguna señal de que la vayan a soltar.

Muchas gracias, señora Presidenta.

(Manifestaciones de la barra)

SEÑORA PRESIDENTA (Argimón).- Han llegado a la Mesa dos mociones.

Léase la primera moción, presentada por las señoras Diputadas Peña Hernández y Etcheverry y los señores Diputados Rodríguez Servetto, Goñi Romero, González Álvarez, José Carlos Cardoso, Bruno, Cusano, Charamelo, Novales, Arthur Souza, Trujillo, Casas, Pablo Abdala, Mañana, García, Delgado, Schiappapietra, Eduardo Guadalupe, Machado, Lacalle Pou, Posada, Olano Llano, Bentos y Enciso Christiansen.

(Se lee:)

"Escuchado el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Víctor Rossi, la Cámara de Representantes declara: 1. Insatisfactorias las explicaciones brindadas por el señor Ministro.- 2. Que la prórroga de la concesión de la terminal de pasajeros del puerto de Montevideo, en las condiciones aceptadas por el Poder Ejecutivo, resulta profundamente inconveniente para el Estado uruguayo y configura un negocio ruinoso para los intereses del Uruguay.- 3. Que la prórroga carece de la transparencia exigible en los actos de la Administración.- 4. Que el Poder Ejecutivo debe proceder al llamado a licitación pública para la concesión".

——Léase la segunda moción, presentada por las señoras Diputadas Payssé, Kechichián y Tourné y los señores Diputados Pozzi, Ortuño, Domínguez y Longo Fonsalías.

(Se lee:)

"Considerando las explicaciones brindadas por el señor Ministro de Transporte y Obras Publicas y el Directorio de la Administración Nacional de Puertos.- Visto: A) Que la cláusula 10 del contrato firmado el 10 de noviembre de 1994, previa resolución del Poder Ejecutivo, de 21 de setiembre y firmada por el Presidente de la República de la época, doctor Luis Alberto Lacalle, y el se-

ñor Ministro de Transporte y Obras Públicas, señor José Luis Ovalle, es claro, en cuanto a que el Poder Ejecutivo debe renovar la concesión de la Terminal Fluvio Marítima del Puerto de Montevideo y que si la Administración violentara dicha cláusula contractual podría generarle responsabilidades al Estado. Por lo que quedan meridianamente claros la regularidad jurídica de los procedimientos llevados a cabo y el respeto a los contratos que debe guiar a toda administración.- B) Que del informe brindado surge claramente la conveniencia para el país de la prórroga de la concesión. C) Que el expediente de la ampliación de la concesión de la Terminal de Pasajeros del Puerto de Montevideo, se encuentra en el Tribunal de Cuentas.- La Cámara de Representantes resuelve: 1) Declarar ampliamente satisfactoria la información brindada por el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi.- 2) Respaldar los pasos dados y el procedimiento adoptado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en el asunto que nos convoca".

——Se va a votar la primera moción.

(Se vota)

——Treinta y tres en ochenta y siete: NEGATIVA.

Se va a votar la segunda moción.

(Se vota)

——Cincuenta y dos en ochenta y siete. AFIRMATIVA.

(Manifestaciones de la barra)

——Se levanta la sesión.

(Es la hora 23 y 28)

Fe de erratas.

En el Diario de Sesiones N° 3289, de la 52ª sesión, del 27 de setiembre de 2005, en la página 4, en la n ómina de Representantes que asisten a la sesión, donde dice: "Daniel Trujillo", debió decir: "Diego Trujillo".

Esc. BEATRIZ ARGIMÓN

1ra. VICEPRESIDENTA

Dr. José Pedro Montero

Secretario Relator

Dr. Marti Dalgalarrondo Añón

Secretario Redactor

Ricardo Aldabe

Supervisor General del Cuerpo de Taquígrafos

Dep. Legal N° 322.569/01
Impreso en la División Ediciones
de la Cámara de Representantes